

B E R I C H T

# Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Stadt Gera und des Landkreises Greiz 2008 bis 2012

**Gesamtentwurf**

A U F T R A G G E B E R

Stadt Gera  
und  
Landkreis Greiz

D A T U M

04. Oktober 2007

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation</b>	<b>5</b>
1.1	Anlass	5
1.2	Grundsätze und Ziele	6
1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen	7
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>9</b>
2.1	<b>Raumstrukturanalyse</b>	<b>9</b>
2.1.1	Charakterisierung des Planungsraumes	9
2.1.2	Siedlungs-, Raum- und Bevölkerungsstruktur	10
2.1.3	Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur	13
2.1.3.1	Wirtschaftsstruktur	13
2.1.3.2	Beschäftigungsstruktur	16
2.1.4	Schulnetz und Schülerzahlen	17
2.1.5	Gesundheits- und Sozialeinrichtungen	20
2.1.6	Tourismus, Freizeit, Erholung	20
2.1.7	Verkehrsinfrastruktur	22
2.1.8	Motorisierungsgrad	23
2.2	<b>Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur</b>	<b>25</b>
2.2.1	Schnittstellen zum Fernverkehr	25
2.2.2	Schienenpersonennahverkehr	25
2.2.3	Stadtverkehr Gera	28
2.2.3.1	Straßenbahn	28
2.2.3.2	Stadtbus	29
2.2.3.3	Linienleistung	32
2.2.4	Regionalverkehr Landkreis Greiz	33
2.2.5	Taxi- und Mietwagenverkehr	36
2.3	<b>Nachfragesituation</b>	<b>37</b>
2.3.1	Nachfrage in der Stadt Gera	37
2.3.2	Nachfrage im Landkreis Greiz	38
2.3.3	Nachfrage im SPNV	39
2.4	<b>Stärken-/Schwächenanalyse</b>	<b>41</b>
2.4.1	Räumliche Erschließungsqualität	41
2.4.2	Angebotsqualität	43

2.4.3	Verbindungsqualität	46
2.4.4	Verknüpfung der Verkehrsträger	48
2.4.4.1	Verknüpfung SPNV-SPNV	48
2.4.4.2	Verknüpfung SPNV - übriger ÖPNV	49
2.4.4.3	Verknüpfung innerhalb des übrigen ÖPNV	50
2.4.4.4	Intermodale Verknüpfung	51
2.4.5	Infrastruktur und Fahrzeuge	52
2.4.5.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	52
2.4.5.2	Fahrwege	53
2.4.5.3	Betrieblich-technische Einrichtungen	54
2.4.5.4	Fahrzeuge	54
2.4.6	Tarif, Information, Service	56
2.4.6.1	Tarif	56
2.4.6.2	Liniennetz- und Fahrplaninformation	58
2.4.6.3	Tarifinformation und Fahrscheinerwerb	60
2.4.6.4	Beratung und Service	61
2.4.7	Organisation	62
<b>2.5</b>	<b>Wettbewerbsrechtlicher Rahmen</b>	<b>62</b>
<b>3</b>	<b>Zielvorgaben und Entwicklungstendenzen</b>	<b>65</b>
<b>3.1</b>	<b>Ziele des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes</b>	<b>65</b>
<b>3.2</b>	<b>Prognose der Verkehrsnachfrage</b>	<b>66</b>
3.2.1	Strukturprognose	66
3.2.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	70
<b>4</b>	<b>Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV</b>	<b>72</b>
<b>4.1</b>	<b>Grundlegende Festsetzungen</b>	<b>72</b>
4.1.1	Hierarchie des ÖPNV-Netzes	72
4.1.2	Erschließungsqualität	73
<b>4.2</b>	<b>Netz- und Bedienungskonzept SPNV</b>	<b>75</b>
<b>4.3</b>	<b>Netz- und Bedienungskonzept Stadtverkehr Gera</b>	<b>76</b>
4.3.1	Liniennetz Stadtverkehr Gera	76
4.3.2	Bedienungsstandards Stadtverkehr Gera	77
<b>4.4</b>	<b>Netz- und Bedienungskonzept Regionalverkehr</b>	<b>82</b>
4.4.1	Ansätze für die Netzgestaltung	82
4.4.2	Definition der Bedienungssachsen	84
4.4.3	Definition der zu bedienenden Teilräume	93
4.4.4	Stadtverkehre im Landkreis Greiz	105
4.4.4.1	Stadtverkehr Greiz	105
4.4.4.2	Stadtverkehr Zeulenroda	107
4.4.4.3	Stadtverkehr Weida	107

<b>4.5 Alternative Bedienformen</b>	<b>108</b>
<b>4.6 Vernetzung der Verkehrsträger</b>	<b>110</b>
4.6.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV	110
4.6.2 Intermodale Vernetzung	113
<b>4.7 Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>115</b>
4.7.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte	115
4.7.2 Fahrwege	119
4.7.3 Fahrzeuge	121
4.7.4 Betrieblich-technische Einrichtungen	123
<b>4.8 Tarifgestaltung</b>	<b>124</b>
<b>4.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>126</b>
4.9.1 Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen	126
4.9.2 Service, Beratung und Vertrieb	128
4.9.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	130
<b>4.10 Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit</b>	<b>131</b>
<b>4.11 Organisation des ÖPNV</b>	<b>133</b>
4.11.1 Organisationsstruktur	133
4.11.2 Kooperation der Aufgabenträger und Unternehmen	133
4.11.3 Qualitätsmanagement	134
4.11.4 Linienbündelung	135
<b>5 Finanzierung</b>	<b>138</b>
<b>5.1 Finanzierungsgrundsätze</b>	<b>138</b>
<b>5.2 Förderung Investitionen</b>	<b>139</b>
<b>5.3 Finanzierung Verkehrsdurchführung</b>	<b>141</b>
5.3.1 Entwicklung der Betriebskosten	141
5.3.2 Entwicklung der Einnahmen	142
5.3.3 Finanzierungsbeteiligung der Aufgabenträger	144
<b>6 Verzeichnisse</b>	<b>146</b>
<b>6.1 Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>146</b>
<b>6.2 Abbildungsverzeichnis</b>	<b>147</b>
<b>6.3 Tabellenverzeichnis</b>	<b>147</b>
<b>6.4 Quellenverzeichnis</b>	<b>149</b>
<b>6.5 Anlagenverzeichnis</b>	<b>151</b>

## Anlagen

# 1 Ausgangssituation

---

## 1.1 Anlass

Die kreisfreie Stadt Gera und der Landkreis Greiz sind nach § 3 (1) Nr. 2 des Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr auf ihrem Territorium (vgl. /1/). Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt beim Freistaat Thüringen.

§ 5 (1) ThürÖPNVG verpflichtet die Aufgabenträger nach § 3 (1), einen verbindlichen Nahverkehrsplan für ihren Zuständigkeitsbereich für einen Zeitraum von 5 Jahren aufzustellen und bedarfsgemäß fortzuschreiben.

Der derzeit geltende Nahverkehrsplan für die Stadt Gera wurde im Jahr 2001 für den Zeitraum 2002 - 2006 aufgestellt und durch den Stadtrat Gera verabschiedet (vgl. /2/). Für 2007 erfolgte eine Fortschreibung (vgl. /3/).

Analog wurde für den Landkreis Greiz für den Zeitraum 2002 - 2006 ein Nahverkehrsplan aufgestellt (vgl. /4/, Verabschiedung durch Kreistag am 08.03.2002 mit Beschluss Nr. 382/2002) und für das Jahr 2007 entsprechend fortgeschrieben (vgl. /5/).

Im Ergebnis der bestehenden Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz konnte sich neben den Vorbereitungen für die Bundesgartenschau Gera und Ronneburg 2007 eine dynamische Zusammenarbeit in vielfältiger Form entwickeln. Aufgrund der geografischen Gegebenheiten sowie der Funktionen der Stadt Gera für das Umland ergeben sich eine Vielzahl von Beziehungen zwischen der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz, insbesondere auch auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs. Buslinien verbinden die zentralen Orte des Landkreises mit dem Oberzentrum Gera. Historisch gewachsene Verkehrsströme zwischen Städten und Gemeinden des Umlandes und der Stadt Gera sind zu bewältigen (Ausbildung, Arbeit und Beruf, Freizeit).

Vor dem Hintergrund der engen topographischen, funktionalen und verkehrlichen Verknüpfung der Gebietskörperschaften haben die beiden Aufgabenträger entschieden, die integrierte und koordinierte Entwicklung des ÖPNV in der gesamten Region künftig in einem Gemeinsamen Nahverkehrsplan zu regeln.

Die Erarbeitung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2008 bis 2012 erfolgt als Pilotprojekt in Thüringen.

## 1.2 Grundsätze und Ziele

Die Rahmenbedingungen für die Erstellung eines Nahverkehrsplanes sind im Thüringer ÖPNV-Gesetz wie folgt formuliert:

- der ÖPNV dient der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz
- Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit
- Gestaltung und Organisation des ÖPNV als integriertes Verkehrsnetz
- Vorrang des ÖPNV bei Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- Berücksichtigung der Belange behinderter oder anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie Gewährleistung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit.

Der Nahverkehrsplan ist u. a. Voraussetzung für

- die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Thüringen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung gemäß § 8 Abs. 2 ThürÖPNVG
- die Gewährung investiver Förderung nach ThürÖPNVG und GVFG
- die Gewährung von Kooperationsförderungen nach ThürÖPNVG
- die Neu- bzw. Wiedererteilung von Liniengenehmigungen nach PBefG.

Ziel dieses Nahverkehrsplanes ist es, die Verkehrsangebote im Planungsraum aufeinander abzustimmen und mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ein optimales, den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechendes Angebot zu gestalten.

Gemeinsame Ziele der beiden Aufgabenträger Stadt Gera und Landkreis Greiz sind dabei:

- Das Grundziel des Nahverkehrsplanes liegt in der Erhöhung des Anteils ÖPNV am Gesamtverkehr unter der Berücksichtigung aller Verkehrsträger des Umweltverbundes
- Entsprechend dem ThürÖPNVG §2 (1) soll der ÖPNV im Landkreis Greiz und der Stadt Gera die Daseinsvorsorge sichern.
- Er soll die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen gewährleisten und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit gerecht werden, um eine attraktive Alternative zum MIV darzustellen.
- Durch ein angepasstes SPNV-, Straßenbahn- und Buskonzept unter Nutzung der Verknüpfungsstellen im Gebiet des Landkreises Greiz und der Stadt Gera soll der nachhaltigen Sicherung und Weiternutzung der Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen Rechnung getragen und eine Qualitätsverbesserung im ÖPNV erzielt werden. Im Interesse der Nutzer des ÖPNV sollen die verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes mit möglichst vertakteten Angeboten verknüpft werden. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind konkurrierende Parallelverkehre weitestgehend abzubauen. Grundsätzlich ist die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des ÖPNV zu sichern.

- Insbesondere bei Neuinvestitionen im ÖPNV sollen höchste Umweltstandards sowie Barrierefreiheit gesichert werden. Dabei ist eine Differenzierung nach den Anforderungen im Stadt- und Regionalverkehr zu berücksichtigen.
- Vorausschauend auf die Entwicklung des Gemeinsamen Tarifes im Gebiet des Landkreises Greiz und der Stadt Gera ist die Kompatibilität mit dem Verbundtarif Mittelthüringen zu berücksichtigen.
- Der Gemeinsame Nahverkehrsplan soll den künftigen Rechtsrahmen der EU berücksichtigen.

Der Gemeinsame Nahverkehrsplan soll eine Grundlage bei der Planung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Gebiet der Stadt Gera und des Landkreises Greiz sein.

Die Umsetzung dieser Grundsätze wird durch die in diesem Nahverkehrsplan konkret benannten Maßnahmen gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden Nahverkehrsplanes beziehen sich dabei auf den Zeitraum 2008 bis 2012.

Der Inhalt des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes gliedert sich dementsprechend in:

- **Analyse** der Raumstruktur, Verkehrsnachfrage, ÖPNV-Angebotsstruktur
- **Stärken- und Schwächenanalyse** hinsichtlich Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität, Verknüpfung der Verkehrsträger, Infrastruktur und Fahrzeuge sowie Tarif, Information und Service
- **Prognose** der Verkehrsnachfrage
- **Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV** bezüglich Netz, Linien, Angebot, Infrastruktur, Tarif, Service, Marketing, Organisation
- **Investitions- und Finanzierungsplanung.**

### 1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die gesetzliche Grundlage für die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes bildet das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) in der Fassung vom 22. Juni 2005.

Mit der vollzogenen Gesetzesänderung des ThürÖPNVG im März 2005 haben sich wesentliche Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung in Thüringen geändert. Die bisherigen Finanzhilfen zur anteiligen Deckung der Betriebskostendefizite in den Verkehrsunternehmen wurden gestrichen. Neu eingeführt wurde die Gewährung einer Zuwendung für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung nach Maßgabe einer entsprechenden Richtlinie. Wesentlicher Bestandteil dieser Gesetzesänderung ist weiterhin die gezielte Förderung der kooperativen Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. Förderfähig sind Kooperationen mit dem Ziel der Koordinierung von Verkehrsplanungen, Netzen, Fahrplänen, Tarifen sowie gemeinsames Marketing zur Verbesserung des Verkehrsangebotes sowie zur wirtschaftlicheren Gestaltung des ÖPNV.

Als rechtliche Rahmenbedingungen sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes weiterhin zu berücksichtigen:

- EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-VO 1893/91
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) /6/
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) /7/
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) /8/
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) /9/
- der Landesentwicklungsplan 2004 Thüringen (LEP) /10/
- Regionaler Raumordnungsplan Ostthüringen /11/
- SPNV-Plan Freistaat Thüringen /12/
- Stadt- bzw. Kreisentwicklungskonzepte.

## 2 Bestandsaufnahme

---

### 2.1 Raumstrukturanalyse

Neben der siedlungs-, verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Entwicklung prägen die demographischen Rahmenbedingungen im entscheidenden Maße den ÖPNV. Ein wesentlicher Faktor für die Planungen ist daher die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung. Darüber hinaus haben die Veränderungen der Altersstruktur, der Anteil Erwerbstätige und Schüler sowie der Motorisierungsgrad einen ausschlaggebenden Einfluss auf die Verkehrsnachfrage.

Die beiden Regionen Stadt Gera und Landkreis Greiz unterscheiden sich bezüglich der Verkehrsinfrastruktur, Siedlungs- und Raumstruktur, topografischer Lage, Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur sowie weiterer Strukturmerkmale deutlich voneinander, so dass sie in der folgenden Analyse weitestgehend getrennt dargestellt und diskutiert werden.

#### 2.1.1 Charakterisierung des Planungsraumes

##### Stadt Gera

Die kreisfreie Stadt Gera liegt in Ostthüringen und entlang des Tales der Weißen Elster. Die Stadt wird von einer Hügellandschaft mit größeren Waldflächen umgeben. Die Ortshöhenlage im Zentrum der Stadt liegt bei 205 m ü. NN. Die höchste Erhebung des Stadtgebietes beträgt 354 m ü. NN und, die sich im Gemeindeteil Falka befindet. Im Ergebnis von Eingemeindungen und anderen bevölkerungsstrukturellen Bewegungen ist die Stadt nunmehr wie folgt gekennzeichnet:

Einwohner (Stand 31.12.2006):	102.733 (49.591 Männer; 53.142 Frauen)
Einwohnerdichte:	676 EW/km <sup>2</sup>
Gesamtfläche:	152 km <sup>2</sup>
Nord - Süd - Ausdehnung:	19 km
Ost - West - Ausdehnung:	11 km
Länge der Stadtgrenze:	ca. 68 km.

Die Stadt Gera ist die zweitgrößte Stadt des Freistaates Thüringen und wird vom Nordosten bis zum Nordwesten vom Landkreis Greiz umschlossen. Im Norden grenzen der Burgenlandkreis sowie auf 2 km der Saale - Holzlandkreis an die Stadt Gera. Sie ist zentralörtlich als Oberzentrum ausgewiesen und fungiert als wirtschaftliches, politisches und kulturelles Zentrum der Region Ostthüringen. Zu den umliegenden

Orten Altenburg, Greiz, Jena, Weida und Zeitz besteht eine Vielzahl wirtschaftlicher und verkehrlicher Verflechtungen.

### **Landkreis Greiz**

Der Landkreis umfasst mit einer Fläche von 843 km<sup>2</sup> den größten Teil des Thüringer Vogtlandes, hat 114.384 Einwohner (Stand: 31.12.2006) und damit eine Einwohnerdichte von 136 Einwohner/km<sup>2</sup>. Er besteht aus 10 Städten, 53 Gemeinden und 5 Verwaltungsgemeinschaften. Der nördliche Teil des Landkreises umschließt zu drei Viertel die kreisfreie Stadt Gera. Nachbarkreise sind weiterhin im Norden der Burgenlandkreis, im Nordosten der Landkreis Altenburger Land, im Osten der sächsische Landkreis Zwickauer Land, im Süden der ebenfalls sächsische Vogtlandkreis und im Westen der Saale-Orla-Kreis und der Saale-Holzland-Kreis.

Das Thüringer Vogtland bietet auf engem Raum eine vielfältige und abwechslungsreiche Landschaft. Die Region ist geprägt durch Mittelgebirgs- und Hügellandschaften. Flusstäler mit engen Felsdurchbrüchen, weite Auen, Talsperren und sanfte Hochflächen, geschützte Natur und jahrhundertealte Kulturlandschaften charakterisieren den Landkreis. Mit 533,5 m stellt der Allrichsberg die höchste Erhebung dar.

Im Landkreis befindet man sich im Schnittpunkt der überregionalen Achsen Berlin - München und Würzburg - Dresden. Wirtschaftlich eingebunden in den mitteldeutschen Wirtschaftsraum bestehen vielfältige und intensive Verbindungen in die angrenzenden Regionen Sachsens, Sachsen - Anhalts, Bayerns und Tschechiens.

### **2.1.2 Siedlungs-, Raum- und Bevölkerungsstruktur**

Die Raumstrukturen sind im Landesentwicklungsprogramm Thüringen (LEP) und dem Regionalen Raumordnungsplan (RROP) dargelegt.

#### **Stadt Gera**

Die Stadt Gera wird nach ihrer raumordnerischen Funktion als Oberzentrum eingestuft. Zum Verdichtungsraum der Stadt gehören die angrenzenden Gemeinden Bad Köstritz, Caaschwitz, Hartmannsdorf, Kauern, Korbußen, Ronneburg, Töppeln und Weida des Landkreises Greiz. Zum mittelzentralen Verflechtungsbereich des Oberzentrums Gera gehört der gesamte nördliche Landkreis Greiz. Die Raumunterteilung des Stadtgebietes erfolgt in:

Kernzone:	Stadtmitte, Ostviertel und Neu-Untermhaus
Kernrandzone:	Bieblach, Tinz, Debschwitz, Leumnitz, Pforten, Zwötzen und Alt-Untermhaus
Stadtteilzentren:	Bieblach - Ost und Lusan
Außenzone:	Langenberg und Liebschwitz

Vororte: Aga, Cretzschwitz, Dorna, Dürrenebersdorf, Ernsee, Falka, Frankenthal, Hain, Hermsdorf, Kaimberg, Milbitz, Naulitz, Roben, Röppisch, Röpsen, Rubitz, Scheubengrobsdorf, Söllnitz, Taubenpreskeln, Thieschitz, Thränitz, Trebnitz, Weißig und Windischenbernsdorf

Für die Untersuchung im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird das Stadtgebiet in zwei Zonen eingeordnet.

- **Kompaktes Stadtgebiet:** Kernzone, Kernrandzone, Stadtteilzentren, Außenzonen
- **Ländlich geprägter Teil des Stadtgebietes:** Vororte

### **Landkreis Greiz**

Der Landkreis lässt sich in drei Raumkategorien einteilen. Zum einem sind das die Verdichtungsräume, die sich direkt an die kreisfreie Stadt Gera anschließen (siehe auch oben), zum anderen ist die Stadt Greiz als Raum mit Verdichtungstendenzen ausgewiesen (im Gebiet um Zeulenroda sind potenzielle Verdichtungstendenzen vorhanden). Der überwiegende Teil des Nahverkehrsraumes ist der dritten Raumkategorie - ländlicher Raum- zuzuordnen.

Außerdem gibt es im Landkreis Greiz Teilräume mit besonderen Aufgaben:

- **Räume mit agrarstrukturellen Aufgaben:** Bethenhausen, Brahmenau, Großenstein, Hirschfeld, Pölzig, Reichstädt, Schwaara
- **Räume mit bedeutsamen Fremdenverkehrs- und Erholungsaufgaben:** Elstertal zwischen Greiz und Wünschendorf und das Gebiet um den Greizer und Werdauer Wald
- **die Städte Greiz, Weida und Zeulenroda mit Aufgaben des Städtetourismus**
- **ökologische Sanierungsgebiete:** Gebiete des ehemaligen Uranbergbaus und das Talsperrensystem der Weida.

Die Bevölkerungsentwicklung im Planungsraum geht aus der folgenden Abbildung 2-1 sowie der Anlage 2-1 und Anlage 2-2 hervor.

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz sind im Vergleich zu Thüringen sowie allen fünf neuen Bundesländern gleichermaßen von einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung sowie einem signifikanten Anstieg des Durchschnittsalters betroffen. Der Rückgang 2006 zu 2000 betrug 9,0 % (Gera) bzw. 7,7 % (LK Greiz). Die negative Bevölkerungsentwicklung in beiden Regionen ist sowohl auf den natürlichen Bevölkerungsrückgang (Geburten- und Sterberate) als auch auf das negative Wanderungssaldo (Zu- und Abwanderungen) zurückzuführen.

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen wird die Verschiebung innerhalb der Altersgruppen die Potenziale für den ÖPNV im Verkehrsraum erheblich beeinflussen. Die Abbildung 2-2 zeigt die Entwicklung zwischen 2000 und 2005.

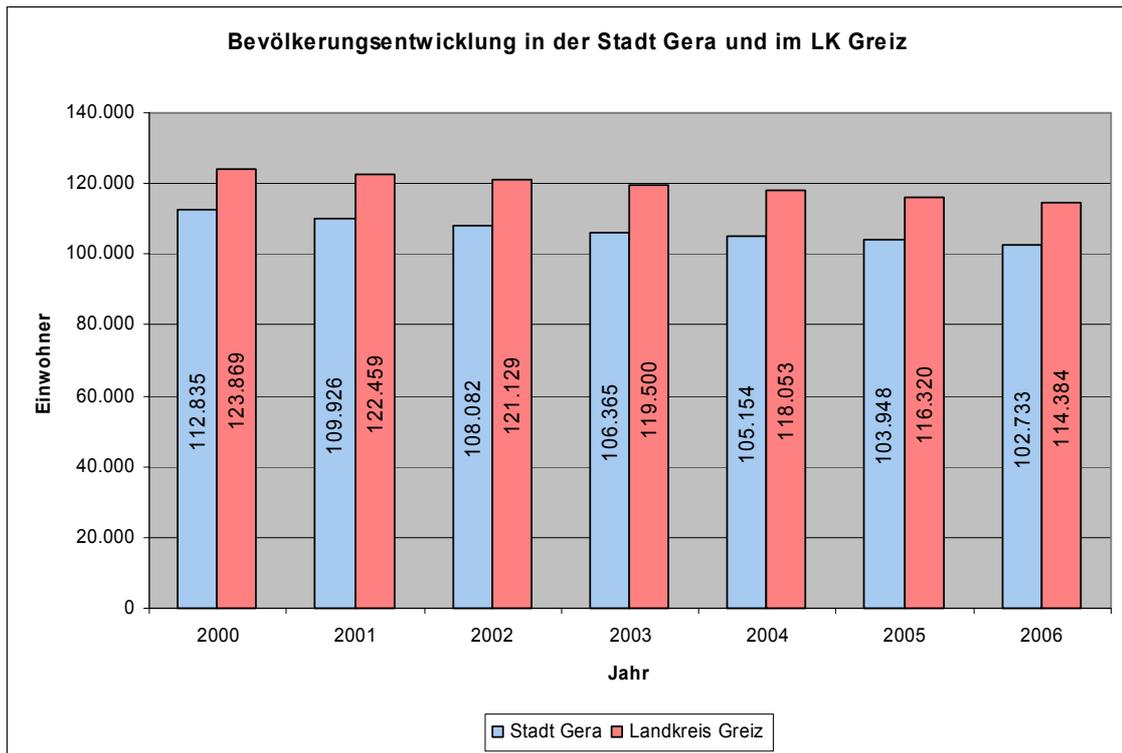


Abbildung 2-1: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Gera und im LK Greiz

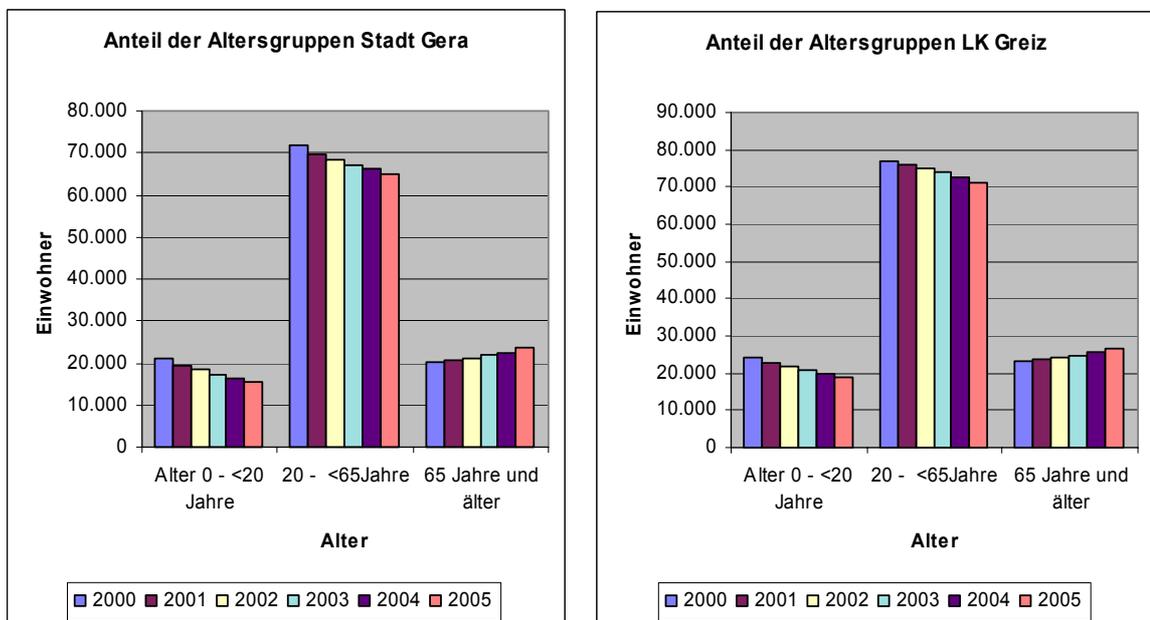


Abbildung 2-2: Anteile der Altersgruppen an der Gesamteinwohnerzahl

Innerhalb der Altersgruppe der 6- bis 18-Jährigen, die das Nachfragepotenzial der Schüler und Auszubildenden und damit die sogenannten Zwangskunden des ÖPNV stellt, sind von 2000 bis 2005 Reduzierungen um 37 % in Gera und 30 % im LK Greiz eingetreten.

Aus dem Altersbereich der 20- bis 65-Jährigen erschließt sich insbesondere das Potenzial für den Berufsverkehr. Hier beträgt der Bevölkerungsrückgang 9,7 % (Gera) bzw. 7,4 % (LK Greiz).

Ein deutlicher Zuwachs ist in der Altersgruppe der über 65-Jährigen zu verzeichnen: +16,2 % in Gera und +14,6 % im LK Greiz. Der Anteil der Bevölkerung im Rentenalter an der Gesamtbevölkerung hat sich in beiden Räumen von rd. 18 % in 2000 auf nahezu 23 % in 2005 erhöht. Mit dieser Entwicklung sind auch veränderte Mobilitätsbedürfnisse verbunden, die sich zeitlich und räumlich vom Schüler- und Berufsverkehr unterscheiden und entsprechende Angebote des ÖPNV im Freizeit- und Einkaufsverkehr erfordern.

Diese Trends werden sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen.

## 2.1.3 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

### 2.1.3.1 Wirtschaftsstruktur

#### Stadt Gera

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Gera ist geprägt von Dienstleistung, Einzelhandel und Unternehmen des produzierenden Bereiches. Das verarbeitende Gewerbe umfasst vor allem die Branchen Maschinenbau, Herstellung von Metallerzeugnissen, Elektronik, Textilveredlung und Lebensmittel. Jeden zweiten Arbeitsplatz stellt der Dienstleistungsbereich. In der Stadt ist ein gutes und entwicklungsfähiges innovativ-technologisches Potenzial mit hochqualifizierten und motivierten Arbeitskräften vorhanden. Viele moderne technologieorientierte Firmen aus den Bereichen Medizintechnik, Mikroelektronik, Softwareentwicklung und Optik haben sich bereits angesiedelt. Ein Motor für die positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes ist die BUGA 2007 in Gera und Ronneburg mit einem Investitionsvolumen von etwa 108 Millionen Euro.

Die bisherige und künftige industrielle, gewerbliche und infrastrukturelle Entwicklung orientiert sich in Gera vorrangig an den Hauptentwicklungsachsen

- A 4 und B 7 Ost - West
- B 2 und B 92 Nord - Süd

welche die Verknüpfung mit den umliegenden Orten herstellen und deren verbindendes Element das Stadtzentrum Gera ist.

In der Stadt Gera wurden zahlreiche Gewerbegebiete entwickelt. Dabei liegt der Schwerpunkt bei den Standorten Bieblach-Ost, Tinz, Langenberg und Hermsdorf. Das insgesamt verfügbare Potential an nutzbaren **Gewerbe- und Industrieflächen** ist in der nachfolgenden Tabelle 3-1 dargestellt (vgl. auch Anlage 3-1).

Gebiet	Brutto-Fläche (ha)	Netto- Fläche (ha)	Belegt (%)
GE Rusitz	38,4	33,4	29
GE Bieblach - Ost	49,0	36,8	97
GE Tinzer Straße	45,1	28,9	83
GE Leibnizstraße	8,0	6,5	100
GE Trebnitz I	29,1	20,5	100
GE Trebnitz III	16,7	11,5	57
GE Leumnitz - Süd	26,0	22	50
GE Ufer - Elster - Park	13,7	7,1	k.A.
GE Pforten	10,5	6,8	100
GE Handwerkerhof	2,1	1,4	40
Technologiepark Keplerstraße	19,2	9,2 (Gebäude)	75
GE Hermsdorf „Am Vogelherd“	30,0	24,1	k.A.
IGE Heizkraftwerk Nord	5,0	4,5	k.A.
IG Langenberg	40,0	38,0	k.A.
GE Zoche (in Realisierung)	27,0	23,0	
GE Trebnitz II (in Entwicklung)	42,3	33,8	

Quelle: Internetauftritt Stadt Gera; Stand 10/2006

**Tabelle 2-1: Gewerbegebiete in der Stadt Gera**

Auch großflächige **Handelseinrichtungen** haben eine gewisse Relevanz für den ÖPNV in Gera, obwohl hier auf Grund des verfügbaren Parkplatzangebotes und des Umfangs der zu tätigen Einkäufe meist der Pkw genutzt wird. Insbesondere ist auch der Innenstadtbereich von Gera durch eine gute Erreichbarkeit mit dem MIV gekennzeichnet. Als bedeutsame Einkaufszentren in der Stadt Gera sind zu nennen:

- Gera-Arcaden
- Einkaufsmeile „Sorge“ mit Amthor-Passage
- Elsterforum

Hinzu kommen weitere Einkaufsmärkte in den Randbereichen, z.B. Leumnitz, Beerenweinschänke. Alle Einrichtungen sind durch den ÖPNV erschlossen, je nach Größe und Lage der einzelnen Märkte bzw. Geschäfte z. T. jedoch mit längeren Fußwegen.

## Landkreis Greiz

Die Region stellt sich mittelständisch geprägt dar. Die sektoralen Schwerpunkte Ernährungsgewerbe und Landwirtschaft, Textilindustrie, Gastgewerbe, Bauelemente- und Sondermaschinenbau und Kunststoffverarbeitung bilden das wirtschaftliche Rückgrat der Region. In den Schlüsselbranchen Medizintechnik und Gesundheits-

schutz, Umwelttechnik und Fahrzeugzulieferindustrie hat sich die Region in den letzten Jahren eine starke Position aufgebaut. Hochspezialisierte Anbieter aus den Bereichen Mess-, Steuer- und Regeltechnik, Optik und Elektronik / Elektrotechnik kommen hinzu.

Das hohe Innovationspotenzial macht Unternehmen aus dem Landkreis Greiz zu gefragten Partnern der Großindustrie. Bedeutende Neuansiedlungen sind Ausdruck der gewachsenen Wirtschaftskraft des Landkreises. Hochqualifizierte und motivierte Arbeitskräfte stehen in nahezu allen Branchen zur Verfügung. Die unmittelbare Lage der Region zwischen den Industriezentren und Wissenschaftsstandorten Sachsen und Thüringen, die Nähe zu den Märkten Osteuropas und die guten Verkehrsanbindungen bieten gute Möglichkeiten für die Unternehmen.

Die industrielle, gewerbliche und infrastrukturelle Entwicklung orientieren sich im Landkreis vorrangig an den Hauptentwicklungsachsen

- B 94 und B 175 Ost - West
- B 92 Nord - Süd.

Die wichtigsten Gewerbegebiete gehen aus der folgenden Tabelle 2-2 und Anlage 3-2 hervor.

Gewerbegebiet	Netto-Fläche (ha)	Belegt (%)	Arbeitsplätze
Auma, Am Seeweg	1,97	58	40
Auma, Poserweg	5,5	50	
Bad Köstritz, Elsteraue	6,2	100	102
Bad Köstritz, Industriepark	9,97	57	k.A.
Berga, An der Winterleithe	4,55	100	85
Braunichswalde, Morgensonne	5,57	53	137
Greiz, Gommla	6,7	88	377
Harth- Pöllnitz, Harth GE/GI	19,9	93	562
Harth- Pöllnitz, Nord- Ost	20	65	
Harth-Pöllnitz, Oberhalb d. Sportplatzes/Im Tiergarten	5,19	56	
Hohenölsen Nord	17,3	72	311
Korbußen, Großindustriestandort Ostthüringen	59	54	722
Langenwetzendorf, Daßl. Kreuz	27	76	378
Langenwolschendorf	9,6	82	77
Mohlsdorf, Raasdorfer Straße	6,2	100	124
Münchenbernsdorf, Hopfenberg	32,91	37	421
Münchenbernsdorf, Kirchtale	6,35	100	
Pölzig, Nordwest	20,8	38	k.A.
Pörsdorf, Nord-West und Süd	24,66	0	k.A.
Ronneburg - Ost	47,7	32	k.A.
Ronneburg, GI Joh. Geige	7	100	k.A.
Ronneburg, Grobsdorfer Str.	27	37	k.A.

Gewerbegebiet	Netto-Fläche (ha)	Belegt (%)	Arbeitsplätze
Ronneburg, Fuchsschwanz	1	53	k.A.
Staitz, In der Muschke	6,85	16	k.A.
Triebes, Südwest	9,6	80	187
Triebes, Triebesgrund	1,54	100	
Weida, Am Schafberge	9,2	51	228
Weida, In den Nonnenfeldern	6,4	12	
Zeulenroda, Triebeser Str. I	19,66	81	2.479
Zeulenroda, Triebeser Str. II	12,85	58	

Quelle: Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen; Landkreis Greiz; Stand 10/2006

**Tabelle 2-2: Gewerbegebiete im Landkreis Greiz**

Großflächige Handelseinrichtungen befinden sich in den größeren Orten des Landkreises. Sie haben nur bedingt eine Relevanz für den ÖPNV, da hier auf Grund des verfügbaren Parkplatzangebotes und des Umfangs der zu tätigen Einkäufe meist der Pkw genutzt wird.

### 2.1.3.2 Beschäftigungsstruktur

Die Beschäftigungsstruktur für die beiden Regionen ist in Tabelle 2-3 dargestellt (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Statistik der Bundesagentur für Arbeit).

Für beide Regionen charakteristisch ist die permanente Abnahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Betrachtungszeitraum sowohl nach Wohn- als auch Arbeitsort. Die Ursache dafür liegt zum einem an der sinkenden Zahl der arbeitsfähigen Bevölkerung und zum anderen im Abbau von Arbeitsplätzen. Der Rückgang der Arbeitsplätze sozialversicherungspflichtig Beschäftigter fällt dabei im LK Greiz stärker aus als in der Stadt Gera. Die Arbeitslosenquote ist in beiden Regionen im benannten Zeitraum kontinuierlich angestiegen. Die Quote fällt für die Stadt Gera mit fast 20 % sehr hoch aus.

Es wird deutlich, dass in Gera mehr Beschäftigte arbeiten als darin wohnen, die Stadt also als Arbeitgeber für die Region fungiert. Dementsprechend überwiegen die Pendler gegenüber den Auspendlern.

Kenngröße (Stand jeweils 30.06. des Jahres)	Jahr					Entwicklung 2001-2005
	2001	2002	2003	2004	2005	
<b>Stadt Gera</b>						
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte						
nach Wohnort in der Stadt	38.736	36.906	35.156	33.808	32.152	-17,0%
nach Arbeitsort in der Stadt	40.667	39.424	37.473	36.886	35.633	-12,4%
Einpendler in die Stadt	15.742	15.767	15.270	15.570	15.383	-2,3%
Auspendler aus der Stadt	13.811	13.249	12.970	12.501	11.902	-13,8%
Pendlersaldo	1.931	2.518	2.300	3.069	3.481	
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	10.539	10.326	10.626	10.625	10.679	
Arbeitslosenquote /%/- bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen	17,7%	17,7%	18,7%	19,2%	19,6%	
<b>Landkreis Greiz</b>						
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte						
nach Wohnort im Landkreis	42.931	41.960	40.487	39.486	37.706	-12,2%
nach Arbeitsort im Landkreis	34.191	32.527	30.820	29.768	28.234	-17,4%
Einpendler in den Landkreis	10.240	9.618	9.265	9.034	8.641	-15,6%
Auspendler aus dem Landkreis	18.980	19.051	18.948	18.758	18.113	-4,6%
Pendlersaldo	-8.740	-9.433	-9.683	-9.724	-9.472	
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	9.995	10.373	10.676	10.671	10.641	
Arbeitslosenquote /%/- bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen	15,7%	16,4%	17,1%	17,3%	17,5%	

Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik

Tabelle 2-3: Beschäftigungsstruktur in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz

## 2.1.4 Schulnetz und Schülerzahlen

### Stadt Gera

Die Schülerzahlen in der Entwicklung vom Schuljahr 2000/2001 zum Schuljahr 2006/07 ist Abbildung 2-3 zu entnehmen. Dabei handelt es sich um Schulen in Trägerschaft der Stadt Gera und in freier Trägerschaft.

Die Entwicklung der Schülerzahlen zeigt eine rückläufige Tendenz, die praktisch alle Schulformen umfasst. Im Resultat dessen sind die mit Schülertickets realisierten Beförderungsfälle im Stadtverkehr Gera von rd. 2,62 Mio in 2000 auf rd. 1,97 Mio in 2006 zurückgegangen (Quelle: GVB). Lediglich bei den Grundschulen ist ab 2006 wieder ein leichter Anstieg der Schülerzahlen zu verzeichnen.

Nach dem Schuljahr 2000/01 bis zum Schuljahr 2005/06 sind insgesamt 9 Schulen für den Allgemeinbildenden Schulbereich geschlossen worden, die Zahl der berufsbildenden Schulen ist konstant geblieben

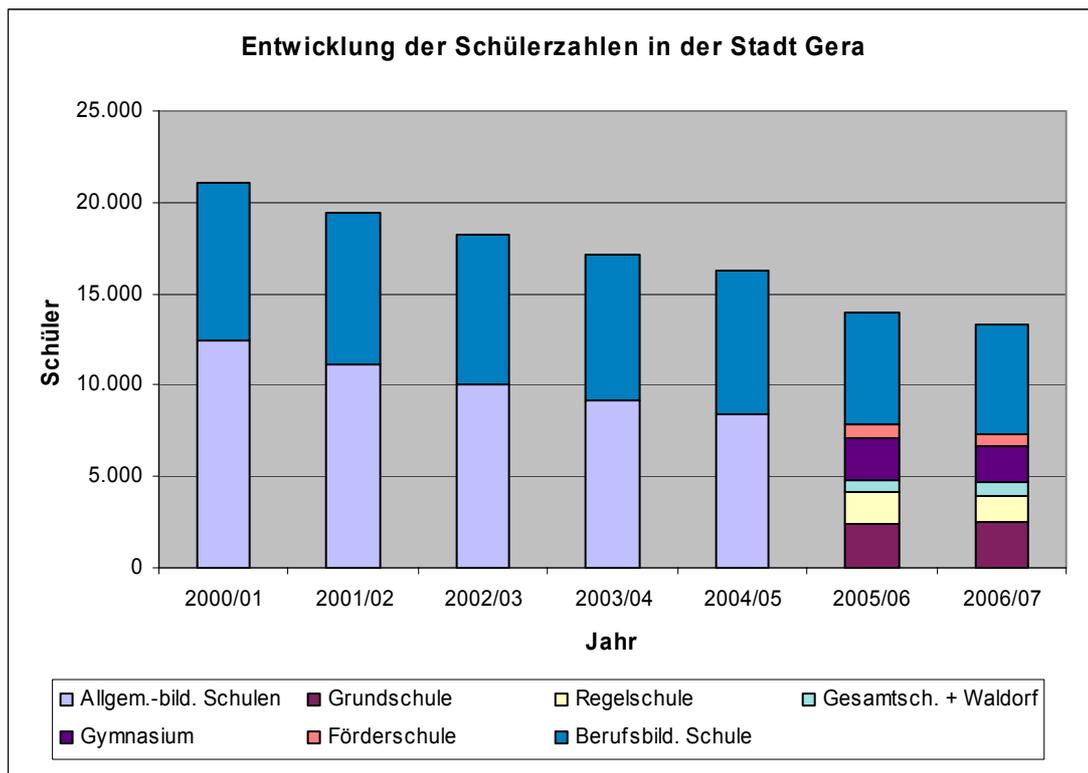
Zu den Schulstandorten in der Stadt Gera gehören mit Stand Schuljahr 2006/07 (Quelle: Internetauftritt Stadt Gera):

- 14 Grundschulen (davon 1 GS in freier Trägerschaft)
- 7 Regelschulen
- 4 Gymnasien
- 4 Förderschulen (davon 1 Schule in freier Trägerschaft)

- 5 staatliche berufsbildende Schulen und 10 berufsbildende Schulen in freier Trägerschaft
- 1 Gesamtschule und
- 1 Waldorfschule (in freier Trägerschaft).

Anlage 4-1 veranschaulicht die Standorte der Schulen in Gera mit Stand 09/2006.

Weitere Bildungseinrichtungen in der Stadt Gera betreffen z.B. die Berufsakademie Gera, die berufliche Bildungszentrum Gera gGmbH, die SRH Fachhochschule für Gesundheit Gera, das Bildungszentrum der IHK und die Volkshochschule.



Quelle: TLS bis Jahr 2004/05; ab 2005/06 Stadt Gera

**Abbildung 2-3: Entwicklung der Schülerzahlen in der Stadt Gera**

Zum Ende des Schuljahres 2007/08 sind gemäß Schulnetz- und Schulsanierungsplan 2008 bis 2020 weitere Schulschließungen vorgesehen.

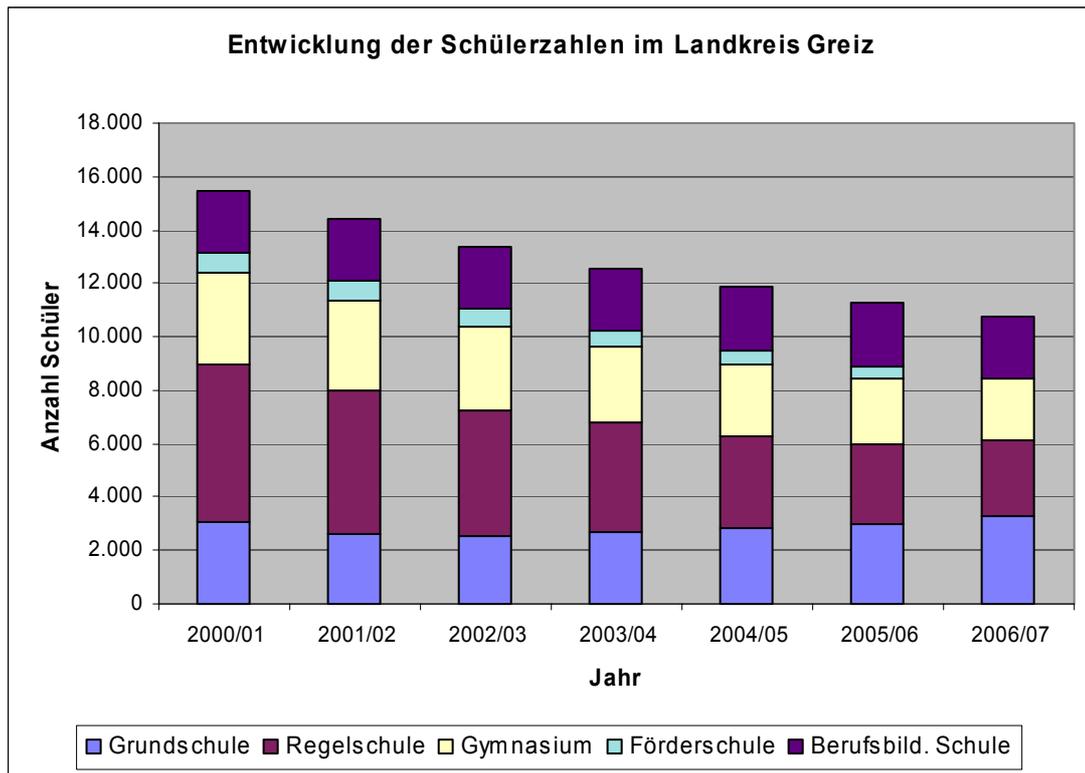
## Landkreis Greiz

Der allgemeine Bevölkerungsrückgang im Landkreis schlägt sich auch in der Entwicklung der Schullandschaft wieder. Die Entwicklung über die Schuljahre 2000/01 bis 2006/07 ist aus Abbildung 2-4 ersichtlich.

Folgende Tendenzen werden aus der Abbildung deutlich:

- Die Zahl der Grundschüler ist seit Schuljahr 2003/04 wieder ansteigend.
- Einen starken Schülerverlust weisen die Regelschulen (über -50 %) und die Gymnasien (-34 %) auf.
- Praktisch konstant ist die Schülerzahl der Berufsbildenden Schulen geblieben.

Insgesamt hat die Anzahl Schüler von 2000 bis 2006 um rd. 30 % abgenommen.



Schuljahr 2006/07: die Förderschüler sind in den Grund- und Regelschulen mit enthalten  
Quelle: Landkreis Greiz

**Abbildung 2-4: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Greiz**

Diese Tendenzen schlagen sich auch bei den Schulstandorten nieder. Nach den vorliegenden Werten wurden im Zeitraum der Schuljahre 2000/01 bis 2006/07 zwei Grundschulen, 7 Regelschulen geschlossen. Daneben wurden zwei Grundschulen zu einer zusammengelegt, ebenso zwei Regelschulen. Weiterhin schlossen sich zwei Gymnasien zusammen.

Zu den Schulstandorten im Landkreis Greiz gehören mit Stand Schuljahr 2006/07 (vgl. auch Anlage 4-2):

- 27 Grundschulen (davon 2 in Trägerschaft der Stadt Zeulenroda und eine in freier Trägerschaft)
- 14 Regelschulen (davon 2 in Trägerschaft der Stadt Zeulenroda und 1 in freier Trägerschaft)
- 4 Gymnasien
- 7 Förderzentren, davon drei in freier Trägerschaft
- 6 Berufsbildende Schulen, davon zwei in freier Trägerschaft.

Aus den Entwicklungen bei der Anzahl Schüler und den Schulstandorten ergeben sich veränderte Bedingungen im Schülerverkehr. Mit der Ausdehnung der Schuleinzugsbereiche geht eine Erhöhung des Anteils der Fahrschüler am gesamten Schülerpotenzial einher, so dass die Zahl der Fahrgäste im Schülerverkehr nicht im selben Maße abnimmt, wie die Zahl der Schüler. Zudem verlängern sich die Wege zu den Schulen, wodurch die Verkehrsleistung steigt. Diese Effekte dämpfen jedoch nur leicht den beschriebenen Potenzialverlust, ohne ihn auszugleichen.

### **2.1.5 Gesundheits- und Sozialeinrichtungen**

Die dominierende Rolle spielen hier das SRH Wald-Klinikum Gera gGmbH (1.059 Betten, 1.820 Mitarbeiter, ca. 84.000 Patienten/Jahr), das Kreiskrankenhaus Greiz (321 Betten) und das Kreiskrankenhaus Ronneburg (100 Betten).

Weiterhin befinden sich in der Stadt Gera 10 und im Landkreis Greiz 12 Senioren- und Seniorenpflegeheime mit insgesamt jeweils rd. 1.000 Plätzen.

### **2.1.6 Tourismus, Freizeit, Erholung**

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungen in beiden Regionen (angegeben sind alle Beherbergungsstätten, die gleichzeitig mehr als 8 Gäste aufnehmen können; zahlreiche weitere Ankünfte/Übernachtungen entfallen auf Beherbergungsstätten kleiner 9 Betten und Campingplätze).

Während die Ankünfte/Übernachtungen in der Stadt Gera zugenommen haben, ist im Landkreis Greiz hier eine abnehmende Tendenz zu verzeichnen. Die Aufenthaltsdauer mit etwa 2 Tagen je Gast hat sich kaum verändert. Der Planungsraum ist keine ausgeprägte Fremdenverkehrsregion; bei der Anzahl Übernachtungen pro Einwohner liegt er unter dem Durchschnitt von Thüringen.

	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Stadt Gera</b>					
geöffnete Beherbergungsstätten	20	19	19	19	18
Angebote Gästebetten (Juli)	1.688	1.592	1.601	1.577	1.564
Ankünfte	68.789	69.111	71.816	74.123	81.069
Übernachtungen	133.803	137.605	135.598	135.029	159.513
Übernachtungen pro EW	1,2	1,3	1,3	1,3	1,6
Aufenthaltsdauer /Tage/	1,9	2,0	1,9	1,8	2,0
<b>Landkreis Greiz</b>					
geöffnete Beherbergungsstätten	53	53	50	52	53
Angebote Gästebetten (Juli)	2.068	2087	1.912	1.879	1.899
Ankünfte	70.018	65.534	69.256	66.433	59.951
Übernachtungen	148.751	142.380	148.564	141.099	131.522
Übernachtungen pro EW	1,2	1,2	1,3	1,2	1,1
Aufenthaltsdauer /Tage/	2,1	2,2	2,1	2,1	2,2
<b>zum Vergleich Thüringen</b>					
Übernachtungen pro EW	3,5	3,4	3,5	3,6	3,6
Aufenthaltsdauer /Tage/	3	2,9	2,8	2,8	2,8

Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik

Tabelle 2-4: Entwicklung der Beherbergungen in den beiden Regionen

Im Tourismus- und Freizeitverkehr sind in den beiden Regionen Stadt Gera und Landkreis Greiz insbesondere von Bedeutung:

### Stadt Gera

- Kunstsammlung Gera mit Otto-Dix-Haus und Orangerie
- Bergfried Osterstein
- Naturkundemuseum mit Höhlermuseum; Museum für Angewandte Kunst
- Theater, Philharmonie
- Tierpark; Botanischer Garten
- Haus Schulenburg
- Hofwiesenpark
- Kultur- und Kongresszentrum
- Sportpark mit Panndorfhalle.

## Landkreis Greiz

- Greiz: Oberes und Unteres Schloss; Schlosspark; Schauwerkstadt Textil; Sommerpalais; Sportkomplex Aubachtal mit Eissporthalle; Theater der Stadt Greiz; Tiergehege Waldhaus
- Zeulenroda: Rathaus; Städtisches Museum; Badewelt WAIKIKI; Nordic-Walking-Park „Thüringer Vogtland“; Deutscher Qualitätswanderweg an der Talsperre Zeulenroda; Tierpark Rabensleite
- Weida: Osterburg; Oschütztalviadukt; Technische Schaudenkmale Lohgerberei und Eisenhammer
- Wünschendorf: überdachte Holzbrücke; Märchenwald; Kirche St. Veit; Kloster Cronschwitz und Mildenfurth
- Ronneburg: Neue Landschaft Ronneburg; Bismarckturm bei Reust; Schloss
- Bad Köstritz: Heinrich-Schütz-Haus; Daliengarten; Köstritzer „Schwarzmarkt“
- Burgruine Reichenfels.

### 2.1.7 Verkehrsinfrastruktur

#### Straßennetz

Die Anbindung der beiden Regionen an das großräumige Straßennetz erfolgt über die Bundesautobahn A4, die auf ca. 10 km Länge das Stadtgebiet Gera und den nördlichen Teil des Landkreises Greiz in Ost-West-Richtung durchläuft. In westlicher Richtung erreicht man Erfurt - Frankfurt (Main) und in östlicher Richtung Chemnitz - Dresden. Von Bedeutung ist dabei die Anschlussstelle Gera-Langenberg im nördlichen Teil der Stadt mit Anschluss an die B2 und B7. Weiterhin gibt es die Anschlussstellen Gera (B2, B7, B92), Gera-Leumnitz und Ronneburg mit indirektem Anschluss an die B7 sowie die Anschlussstellen Rüdersdorf und Hermsdorf-Ost.

Über die BAB A4 wird in Richtung Westen das Hermsdorfer Kreuz erreicht. Hier bestehen über die BAB A9 Verbindungen nach Hof - Nürnberg - München in südlicher Richtung und Halle/Leipzig - Berlin in nördlicher Richtung. In südlicher Richtung vom Hermsdorfer Kreuz tangiert die A9 den Landkreis Greiz und bietet mit den Anschlussstellen Triptis, Dittersdorf und Schleiz gute Erschließungsmöglichkeiten für den Fernverkehr.

Durch das Stadtgebiet Gera und den Landkreis Greiz führen die B 2, B 7, B 92, B 94 und B 175. Die Bundesstrassen stellen folgende bedeutende Verbindungen zu den Nachbarregionen sicher:

- B 2 nach Pößneck/Saalfeld, Schleiz/Hof und Zeitz
- B 7 nach Eisenberg/Jena und Altenburg
- B 92 nach Plauen/Oelsnitz
- B 94 nach Reichenbach und Schleiz
- B 175 nach Werdau/Zwickau.

Gemeinsam mit einem gut ausgebauten und dichten Landesstraßennetz verfügt die Region insgesamt über ein überdurchschnittliches Straßenverkehrsnetz.

Punktuell sind im vom Stadt- und Regionalverkehr befahrenen Straßennetz noch Störquellen vorhanden (z.B. unzureichender Straßenzustand, zu geringe Dimensionierung des Straßenraumes, Staugefahr), die den Busbetrieb fahrwegseitig behindern und deshalb schrittweise abzubauen sind.

## **Schiennetz**

Für die Region sind die folgenden SPNV -Achsen von überregionaler Bedeutung:

- **Mitte-Deutschland-Verbindung** Erfurt - Jena - Gera - Chemnitz/Zwickau
- **Nord-Süd-Achse** Leipzig - Gera - Weida - Saalfeld
- **Elstertal - Achse** Leipzig - Gera - Greiz - Plauen - Tschechische Republik

und von vorwiegend regionaler Bedeutung die SPNV - Achse

- KBS 546 Gera - Weida - Zeulenroda - Mehlteuer - Plauen/Hof  
(Abschnitt Weida - Mehlteuer überregional bedeutsam und deshalb erhaltenswert).

Über diese Strecken, die eingleisig und ausschließlich nicht elektrifiziert sind, sind die Stadt Gera und der Landkreis Greiz hinsichtlich der Verkehrsangebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) relativ gut an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Es gibt allerdings keine Angebote des Fernverkehrs. Regionalexpresslinien führen mit Fahrplanwechsel 2007 bis Regensburg und Göttingen sowie zu den nahegelegenen ICE-Knotenpunkten Leipzig, Weimar und Saalfeld.

### **2.1.8 Motorisierungsgrad**

Bezüglich des Motorisierungsgrades ist in der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz die in der folgenden Tabelle 2-5 dargestellte Entwicklung zu verzeichnen. Entsprechend der abnehmenden Bevölkerung ist auch der Bestand an Pkw rückläufig. Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1000 Einwohner) hat dagegen stetig zugenommen. Er liegt, den allgemeinen Entwicklungen folgend, im Landkreis höher als in der Stadt auf Grund des hier höheren ÖPNV-Angebotes. Im Bundesdurchschnitt werden 550 Pkw/1000 EW erreicht (01.01.2006).

Die wachsende Pkw-Verfügbarkeit schlägt sich in Verlusten beim ÖPNV-Fahrgastpotenzial nieder.

(Daten jeweils zum 01.01. d. J.)	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Stadt Gera (Quelle TLS)</b>						
Pkw-Bestand absolut	52.221	51.559	51.187	50.928	50.743	50.634
Pkw pro 1000 EW	463	469	474	479	483	487
Entwicklung zum Vorjahr, %	2,3%	1,3%	1,0%	1,1%	0,8%	0,9%
<b>Landkreis Greiz</b>						
Pkw-Bestand absolut	68.421	68.770	69.466	69.786	69.533	69.369
Pkw pro 1000 EW	552	562	573	584	589	596
Entwicklung zum Vorjahr, %		1,7%	2,1%	1,8%	0,9%	1,3%
<i>zum Vergleich Thüringen</i>						
<i>Pkw pro 1000 EW</i>	517	524	530	537	544	554
<i>Entwicklung zum Vorjahr, %</i>	3,0%	1,4%	1,1%	1,4%	1,3%	1,7%

Quelle: Stadt Gera und Thüringen: TLS; LK Greiz: Daten des Landkreises

Tabelle 2-5: Entwicklung Pkw-Bestand in der Stadt Gera und im LK Greiz

## 2.2 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

Die folgenden Ausführungen zur ÖPNV-Angebotsstruktur beziehen sich im Wesentlichen auf den Fahrplan 2006/2007.

### 2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die für die Stadt Gera und den Landkreis Greiz relevanten Übergangsstellen zum Fernverkehr der Bahn (Verbindungen mit IC, ICE und EC) sind Leipzig, Erfurt, Weimar und Saalfeld, die mit dem SPNV von Gera aus erreichbar sind.

Als Flughäfen sind für die Region Gera/Landkreis Greiz sowohl Leipzig-Halle, Altenburg-Nobitz als auch Erfurt von Bedeutung.

### 2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

#### Netzstruktur

Der Planungsraum Stadt Gera/Landkreis Greiz) ist mit Fahrplan 2006/07 durch 12 SPNV-Linien auf 6 Kursbuchstrecken an das Bahnnetz angebunden (vgl. Tabelle 2-6). Es erfolgt die Erschließung der Städte Gera, Bad Köstritz, Weida, Zeulenroda und Greiz und der sich in den Streckenkorridoren befindlichen Orte und deren Anbindung an den weiterführenden Verkehr in Erfurt, Leipzig, Weimar, Hof, Zwickau und Plauen (nur bedingt auf Grund der Entfernung der Bahnhöfe). Betreiber der Linien sind neben der DB AG auch die Vogtlandbahn. Alle Linien bedienen die Stadt Gera.

KBS	Linie	Relation	Betreiber
540	RE 1	(Göttingen- Erfurt-) Gera-Chemnitz/Zwickau	DB AG
540	RB 37	Gera - Glauchau/Altenburg	DB AG
541	VB 4	Gera - Greiz - Plauen - Weischlitz	Vogtlandbahn
546	RE 12	(Leipzig-) Gera - Hof (- München)	DB AG
546	RB 103	Gera - Mehlteuer	DB AG
550	RE 12	Leipzig - Gera (- Hof - München)	DB AG
550	RB 51	Leipzig - Gera	DB AG
555	RE 4	Saalfeld - Gera	DB AG
555	RB 33	Saalfeld - Gera	DB AG
565	RE 1	(Göttingen-) Erfurt-Gera (-Chemnitz/Zwickau)	DB AG
565	RE 3	Erfurt - Weimar - Gera	DB AG
565	RB 21	Weimar - Jena West - Gera	DB AG

Tabelle 2-6: SPNV - Strecken in der Stadt Gera und Landkreis Greiz

Folgende 29 Bahnhöfe und Zugangsstellen existieren in Gera und dem Landkreis Greiz:

Bahnhof	KBS	KBS	KBS	KBS	KBS	KBS	nur Halt auf Ver- langen	Zugangsstelle abseits vom Siedlungs- schwerpunkt
Gera Hbf	540	541	546	550	555	565		
Gera-Süd	540	541	546		555			
Gera-Gessental	540						X	X
Ronneburg	540							
Gera-Ost		541					X	
Gera-Liebschwitz		541					X	
Wünschendorf-Nord		541					X	
Wünschendorf		541						
Berga (Elster)		541						X
Neumühle (Elster)		541					X	X
Greiz		541						
Greiz-Dörlau		541						
Gera-Zwötzen			546		555			
Wolfsgefärth			546		555		X	
Weida			546		555			X
Weida-Mitte			546					
Weida-Altstadt			546				X	
Loitsch-Hohenleuben			546				X	
Schüptitz			546				X	X
Hohenleuben			546				X	X
Triebes			546					
Zeulenroda Unt. Bhf			546					X
Pöllwitz			546				X	X
Bernsgrün			546				X	X
Gera-Langenberg				550				
Bad Köstritz				550				X
Niederpöllnitz					555			X
Töppeln						565		
Kraftsdorf						565	X	

**Tabelle 2-7: Bahnhöfe und Zugangsstellen in Gera und im Landkreis Greiz**

Gemäß den Planungen des Freistaates Thüringen ist das gegenwärtige SPNV-Netz im Raum Gera/Greiz gesichert, es stehen keine SPNV-Strecken zur Disposition.

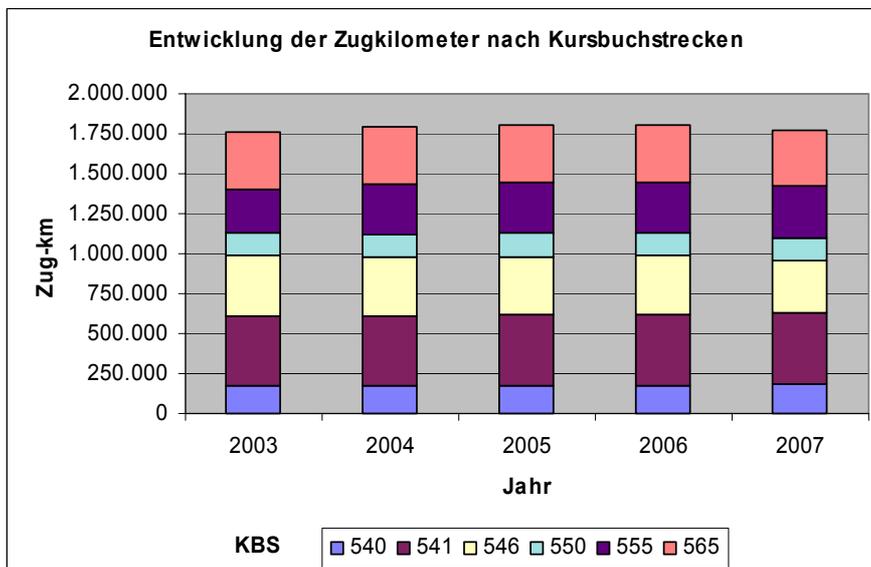
### **Fahrtenangebot**

Das Zugangebot ist so gestaltet, dass durch Überlagerungen der Zugprodukte alle Strecken im Stundentakt mit teilweise weiteren Verdichtungen in der HVZ bedient werden (vgl. Tabelle 2-8). Am Wochenende wird annähernd das gleiche Angebot wie an den Arbeitstagen gefahren. Gegenüber dem Fahrplan 2001/02 haben sich das Fahrtenangebot und damit die Zugkilometerleistung insgesamt nur unwesentlich ver-

ändert (vgl. Abbildung 2-5). Eine Verschlechterung des Leistungsangebotes seit Fahrplanwechsel 12/2006 ist auf der KBS 546 eingetreten.

KBS	Produkt	Relation	Fahrzeugfolgezeit [min]			Fahrtenzahl je Tag u. Richtung		
			MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
540	RE 1	(Erfurt -) Gera - Chemnitz/Zwickau	120	120	120	8	8	7
	RB 37	Gera- Glauchau/Altenburg	120	120	120	12/11	9/10	9/8
541	VB 4	Gera - Greiz - Plauen u. Bf - Weischlitz	60	60	60	18	16	15
546	RE 12	(Leipzig -) Gera - Hof (- München Hbf)	240	240	240	4	4	4
	RB 103	Gera - Mehltheuer	120	120	120	10	7	7
550	RE 12	Leipzig - Gera (- Hof - München Hbf)	120	120	120	8	8	8
	RB 51	Leipzig - Gera	120	120	120	11	9	9/8
555	RE 4	Gera - Saalfeld	120	120	120	8	8	8
	RB 33	Gera - Saalfeld	120	120	120	12/14	9/10	9
565	RE 1	(Gött. -) Erfurt - Gera (- Chem. /Zwick.)	60	60	60	16/18	16/17	16
	RE 3	Erfurt- Weimar- Gera						
	RB 21	Weimar - Jena West - Gera	120	120	120	14/11	11/10	10

Tabelle 2-8: Fahrzeugfolgezeiten und Fahrtenzahl im SPNV



Quelle: Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH

Abbildung 2-5: Entwicklung der Zugkilometer auf dem Gebiet der Stadt Gera und des Landkreises Greiz

### 2.2.3 Stadtverkehr Gera

Das Grundgerüst des ÖPNV in der Stadt Gera wird durch die Verkehrssysteme Straßenbahn und Stadtbus gebildet, deren Bedienung durch die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH (GVB) erfolgt. Den Linienverlauf zeigt Anlage 5-1, eine zusammenfassende Linienübersicht und Liniencharakteristik ist in Anlage 6-1 enthalten.

#### 2.2.3.1 Straßenbahn

Mit der Inbetriebnahme des Neubaustreckenabschnittes der Stadtbahnlinie 1 von Zwötzen bis Untermhaus im November 2006 hat sich das Gleisnetz der Straßenbahn in Gera um 6,3 km auf insgesamt 19,1 km Streckenlänge zweigleisig (38,2 km Gleislänge gesamt) erhöht. Mit der Gestaltung der Trasse (z.B. Rasengleis), der Anpassung von Straßen und Plätzen und dem Einsatz neuer Fahrzeuge auf dieser Linie hat die Stadt wesentlich an Attraktivität gewonnen. Mit der neuen Linie wird auch ein neues Liniennetz praktiziert. Dem Fahrgast wird ermöglicht, auf kurzem Wege eine Haltestelle zu erreichen und über bequeme (barrierefreien) Umsteigestellen schnell und komfortabel quer durch Gera zu gelangen.

Der mittlere Haltestellenabstand beträgt 477 m. Alle drei Linien verkehren im ganztägigen Einsatz von Montag bis Sonntag.

Die Straßenbahnlinien 1 und 3 verlaufen radial und besitzen an der Umsteigestelle Heinrichstraße einen zentralen Kreuzungspunkt (vgl. auch Anlage 5-1). Die neue Linie 1 verbindet die Stadtteile Untermhaus und Zwötzen. Entlang der Strecke liegt eine ganze Reihe wichtiger städtischer Ziele, wie Finanzamt, Hauptbahnhof, Theater, Kultur- und Kongresszentrum, Zentrale Umsteigestelle Heinrichstraße, Hofwiesenpark, Hofwiesenbad, Stadion der Freundschaft, Agentur für Arbeit, Stadtwerke, Landgericht, Erholungsgebiet Gessental, Kino. Die Linie 3 verkehrt von dem großen Wohngebiet Lusan im Süden der Stadt entlang des Siedlungsbandes Debschwitz - Stadtmitte - Tinz/Bieblach zum Wohngebiet Bieblach-Ost im Norden der Kernstadt. Im Süden wird das Straßenbahnangebot durch die Querverbindung der Linie 2 zwischen den Haltestellen Lusan/Brüte und Bahnhof Zwötzen ergänzt.

Die Linie 3 verkehrt Montag-Freitag im Tagesverkehr aller 5 Minuten (vgl. Tabelle 2-9), in der übrigen Zeit aller 10...30 Minuten. Mit der Linie 1, die in der HVZ Montag - Freitag aller 10 Minuten und im übrigen Tagesverkehr aller 30 Minuten verkehrt, wird der Hauptbahnhof von der Straßenbahn bedient. Die Linie 2 verkehrt im 20-Minuten-Takt.

Am Sonnabend wird auf den Linien 1 und 3 in der HVZ ein 10-Minuten-Takt und in der übrigen Zeit ein 30-Minuten-Takt angeboten. Die Linie 2 verkehrt am Wochenende grundsätzlich im 20-Minuten-Takt. Sonntags erfolgt die Bedienung durch die Linie 3 wie sonnabends, die Linie 1 verkehrt ganztägig aller 30 Minuten.

Die Betriebszeiten der Straßenbahnlinien 1 und 3 gehen bis nach Mitternacht und werden auch als Nachtbahn-Linien angeboten. Im Spätverkehr wird damit auch gemeinsam mit den Bushauptlinien ein ausreichendes Angebot sichergestellt. Es existiert ein nachfrageorientiertes, attraktives Angebot in den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und ein der Nachfrage entsprechendes Angebot in den Randbereichen.

Linie	Linienführung	Taktfolge /min/ 1)			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
1	Untermhaus - Zwötzen	10 (30)	10 (30)	30	4:25 - 0:38	6:15 - 1:43	6:15 - 0:38
2	Bahnhof Zwötzen - Lusan/Brüte	20	20	20	6:14 - 19:50	8:54 - 19:10	11:54 - 19:10
3	Bieblach Ost - Lusan/Zeulsdorf	5 (10)	10 (30)	10 (30)	3:53 - 3:44	4:13 - 3:44	4:03 - 3:44

1) ( ) ab Abend/Nachmittag

**Tabelle 2-9: Taktfolge und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr**

### 2.2.3.2 Stadtbus

Das Stadtbusnetz von Gera ist durch insgesamt 19 Linien gekennzeichnet, die überwiegend alle nicht von der Straßenbahn bedienten Stadtgebiete erschließen und die Randgebiete bedienen. Es wird eine Linienlänge von insgesamt 167 km erreicht, der mittlere Haltestellenabstand beträgt ca. 760 m. Markant für das Buslinienetz sind die Durchmesser-/Radiallinien 10, 17, 19, 25 und 26 mit Verknüpfung an der Heinrichstraße. Dabei wird von den Linien 10 und 17 eine durchgehende Ost-West-Achse gebildet; durch Überlagerung auf dem Streckenabschnitt Leumnitz - An der Eibe ergibt sich damit tagsüber einen 10-Minuten-Takt. Die Linien 13, 15, 16, 18, 20, 22, 24, 27, 28 und 29 sind Zubringerlinien zur Straßenbahn aus den Stadtrandgebieten bzw. Bereichen mit ländlichem Charakter.

Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 1 wurde das Busnetz entsprechend angepasst. Folgende Änderungen im Busnetz wurden durchgeführt:

#### **Grundnetz**

- Linie 10: Bieblach-Ost, Kaufpark - Klinikum - Hammelburg/Weißig

Die Linie 10 verkehrt als neue Grundnetzlinie auf der Ost-West-Hauptachse. Die Linienäste der ehemaligen Linien 10 (Heinrichstraße - Hammelburg), 19 (Heinrichstraße - Weißig) und 25 (Heinrichstraße - Bieblach-Ost, Kaufpark) wurden zu einer neuen Linie verknüpft. Auf dem Abschnitt Bieblach-Ost, Kaufpark - Heinrichstraße - Klinikum verkehrt die Linie 10 im 20-Minuten-Takt. Ab Klinikum fährt sie einmal je Stunde nach Weißig und zweimal je Stunde nach Hammelburg.

- Linie 15: Lusan/Laune - Zeulsdorfer Str. - Karl-Matthes-Str. - Lusan/Laune - Gewerbepark Keplerstraße

Diese neue Linie verkehrt zunächst im Stadtteil Lusan und bindet den südöstlichen Bereich am Verknüpfungspunkt Lusan/Laune an die Straßenbahnlinien 2 und 3 an. Sie verläuft dabei als Ringverkehr in der Richtung Lusan/Laune - Zeulsdorfer Straße - Ahornstraße - Karl-Matthes-Straße - Lusan/Laune. Im Anschluss führt die Linie 15 zum Gewerbegebiet Keplerstraße.

- Linie 16: Bahnhof Zwötzen - Liebschwitz

Liebschwitz erhält mit der neuen Linienbezeichnung 16 einen Zubringerbus zur Endhaltestelle Zwötzen der Stadtbahnlinie 1. Von Montag bis Freitag, während der Hauptverkehrszeit, fährt diese Linie überwiegend weiter zum Bahnhof Zwötzen (am Wochenende einmal je Stunde). Sie stellt eine Querverbindung zwischen den Endpunkten der Stadtbahnlinien 1 und 2 über Lasurstraße/Lange Straße her.

- Linie 17: Frankenthal - Reuß-Park

Die Linienäste der ehemaligen Linien 17 (Heinrichstraße - Frankenthal) und 20 (Heinrichstraße - Reuß-Park) wurden zur neuen Linie 17 verknüpft. Sie verkehrt vertaktet mit der Linie 10 auf der Ost-West-Hauptachse.

- Linie 20: Friedrich-Naumann-Platz - Harpersdorf (- Hermsdorf, Bahnhof)

Die Linie 20 verkehrt vom Verknüpfungspunkt mit der Stadtbahnlinie 1 Friedrich-Naumann-Platz bis Harpersdorf im 20-Minuten-Takt.

- Linie 24: Langenberg - Tinz - Untermhaus - Bieblach

Die Linie 24 verkehrt weiterhin zwischen Langenberg und Bieblach. Zusätzlich werden die Haltestellen Industriestraße und Gewerbepark Leibnizstraße sowie der Verknüpfungspunkt mit der Stadtbahnlinie 1 Untermhaus bedient. Durch die Verlängerung der Linie 24 von Tinz über Untermhaus nach Bieblach wird der Gewerbepark Leibnizstraße angebunden.

### **Ergänzungsnetz**

- Linie 13: Lusan/Laune - Schafpreskeln

Die Linie 13 bleibt in ihrer jetzigen Form bestehen.

- Linie 18: Kauern - Kleinfalke/Großfalke

Die Linie 18 verkehrt weiterhin auf dem bisherigen Linienweg. An der Endstelle der Stadtbahnlinie 1 Zwötzen ist sie mit der Linie 1 verknüpft.

- Linie 19: Heinrichstraße - Naulitz

Die Linie 19 verkehrt nur noch auf dem östlichen Linienast Heinrichstraße - Naulitz. In Richtung Weißig verkehrt die Linie 10.

- Linie 25: Heinrichstraße - Bahnhof Zwötzen

Die Linie 25 verkehrt im Stundentakt von der zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße über die Plauensche Straße/Ochsenbrücke zum Bahnhof Zwötzen.

- Linie 26: Heinrichstraße - Zschippnern

Die Linie 26 ändert ihren Linienweg und verkehrt über die Plauensche Straße nach Zschippnern. Zusammen mit der Linie 25 entsteht ein 30-Minuten-Takt in der Plauenschen Straße.

- Linien 22, 27, 28 und 29: Tinz - Hain/Wernsdorf/Großaga/Hermsdorf

Diese Linien verkehren unverändert.

Auf Grund der Anschlussbeziehungen der Stadtbahnlinie 1 und der Züge am Hauptbahnhof liegen die Abfahrten und Anschlüsse an der Heinrichstraße in der Nebenverkehrszeit in der 15. und 45. Minute.

Das Fahrtenangebot ist durchgängig vertaktet. Es ist gekennzeichnet auf den Bus-Hauptlinien durch einen 20-Minuten-Takt von Montag bis Freitag und einen 20 ... 60-Minuten-Takt am Wochenende. Das Angebot im verbleibenden Busnetz ist durch den 60-Minuten-Takt in der Woche und 60 ... 120-Minuten-Takt am Wochenende festgelegt. Damit sind auch die Taktfolgen in der HVZ und NVZ gegenüber dem Fahrplan 2001 kaum verändert. Attraktiv ist, wie schon erwähnt, das Fahrtenangebot im 10-Minuten-Takt auf dem sich überlagernden zentrumsnahen Streckenabschnitt der Linien 10 und 17 tagsüber an den Wochentagen und am Sonnabend während der Ladenöffnungszeiten.

Die Betriebszeiten der Bushauptlinien liegen teilweise bis 0.00 Uhr, jedoch mindestens bis 20.00 Uhr. Das gilt überwiegend auch für das Fahrtenangebot an den Wochenenden.

Linie	Linienführung	Taktfolge /min/ 1)			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
10	Weißig/Hammelburg - Bieblach-Ost Kaufpark	20	20 (30)	30	4:35 - 22:42	5:45 - 22:42	5:45 - 22:42
13	Lusan/Laune - Schafpreskeln	3 FP	-	-	6:46 - 15:34	-	-
15	Lusan/Laune - Gewer- bepark Keplerstr.	20	20	20	4:50 - 23:09	7:20 - 19:09	12:20 - 18:09
16	Bahnhof Zwötzen - Liebschwitz	20	20 (40/20)	20/40	4:56 - 0:38	6:36 - 0:38	7:16 - 0:36
17	Frankenthal - Reuß-Park	20 (30)	20 (30)	30	4:45 - 0:12	6:15 - 1:42	6:15 - 0:12
18	Kauern - Großfalka	60	60	60	5:17 - 20:42	7:57 - 20:32	8:57 - 20:32
19	Heinrichstraße - Naulitz	60	120	120	4:35 - 20:20	7:45 - 20:40	7:45 - 20:40
20	Fr.-Naumann-Platz - Harpersdorf	20	30 (60)	60	5:15 - 20:53	7:23 - 20:34	8:53 - 19:34
22	Tinz - Hain	60	120	120	5:48 - 19:47	7:58 - 20:57	7:58 - 20:57
24	Dr.-Th.-Neubauer-Str. - Langenberg	20	30/60	60	4:58 - 0:18	6:58 - 0:18	8:28 - 0:18
25	Heinrichstraße - Bahnhof Zwötzen	60	60	60	5:55 - 21:10	6:53 - 20:30	8:53 - 19:30
26	Heinrichstraße - Zschippenn	60	120 (240)	240	5:25 - 18:52	8:45 - 19:12	10:45 - 19:12
27	Tinz - Wernsdorf	60	120	120	4:38 - 20:37	7:58 - 23:57	7:58 - 20:57
S27	Gera (Tinz) - Hermsdorf	5 FP	-	-	5:50 - 16:42	-	-
28	Tinz - Großbaga	60	120	120	4:38 - 21:07	6:58 - 19:57	6:58 - 19:57
S28	Gera (Tinz) - Großbaga	3 FP	-	-	6:20 - 13:48	-	-
29	Tinz - Hermsdorf	60	60 (120)	120	4:18 - 21:27	7:18 - 23:57	7:28 - 20:27
S29	Gera - Großbaga	3 FP	-	-	6:25 - 16:50	-	-
235	Gera - Gera	2 FP	-	-	7:10 - 14:48	-	-

1) ( ) ab Abend/Nachmittag

**Tabelle 2-10: Taktfolge und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr Gera**

### 2.2.3.3 Linienleistung

Im Jahr 2006 wurde auf den Straßenbahnlinien eine Fahrplankilometer-Leistung von 1.359.074 Fplkm erreicht. Beim Stadtbus lag die Fahrplankilometerleistung bei 3.070.338 Fplkm. Der Anteil der Straßenbahn an der Gesamtleistung liegt damit bei 31 %.

Die Entwicklung der Linienleistung von 2001-2006 zeigt eine geringfügige Reduzierung (vgl. Abbildung 2-6), die sich für die Straßenbahn auf -4,6 %, den Busbetrieb auf -4,3 % und damit insgesamt auf -4,4 % beläuft.

Für das Jahr 2007 sind in der Entwicklung der Linienleistungen Veränderungen bzw. Verschiebungen im Gesamtverkehr zu erwarten. Dabei wird der Anteil der Straßenbahn durch die Inbetriebnahme der Linie 1 im November 2006 deutlich zunehmen. Die Busleistung wird dagegen durch die damit im Zusammenhang stehende Anpassung des Busliniennetzes sinken.

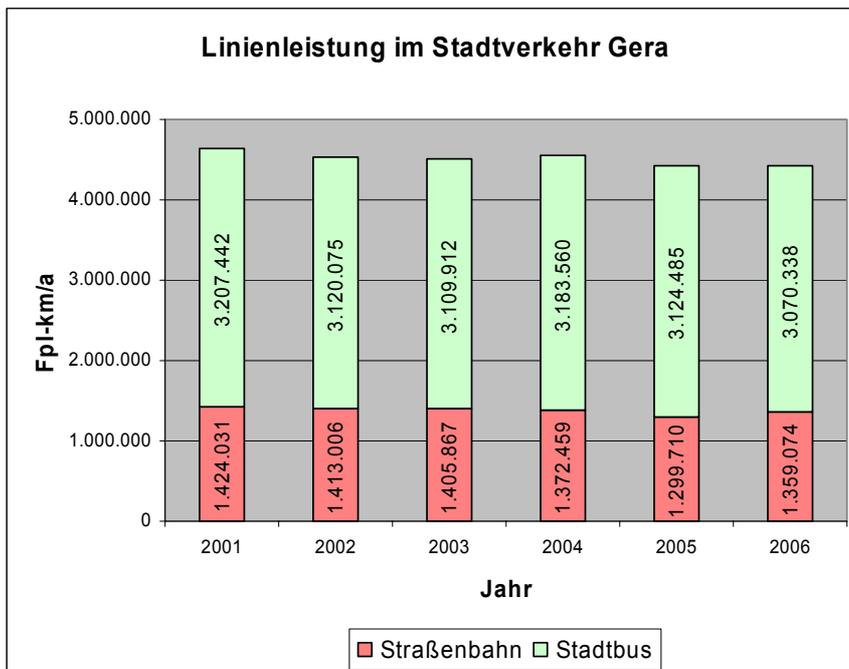


Abbildung 2-6: Linienleistung im Stadtverkehr Gera

## 2.2.4 Regionalverkehr Landkreis Greiz

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Greiz wird von den folgenden Verkehrsunternehmen durchgeführt:

- PRG Personen- und Reiseverkehrs-GmbH Greiz
- RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH
- Ostthüringer Reisebüro und Busbetrieb Heyne
- Omnibusbetrieb Dipl.-Ing. (FH) Günter Herzum
- Omnibusbetrieb Hartmut Piehler.

Im Landkreis Greiz werden insgesamt 48 Regionalbuslinien sowie 9 Linien im Stadtverkehr Greiz und je eine Linie in den Stadtverkehren Zeulenroda und Weida betrieben. 16 Linien verlaufen kreisgrenzenüberschreitend (vgl. hierzu Anlage 5-2 bis Anlage 5-5 und Anlage 6-2). Im Kreisgebiet existieren keine Liniengenehmigungen für Schüler- Sonderlinienverkehre nach §43 PBefG. Der Schülerverkehr wurde zum Großteil in den Linienverkehr integriert. Darüber hinaus bestehen Vertragsleistungen im freigestellten Schülerverkehr.

12 Linien anderer Verkehrsunternehmen fahren in den Landkreis Greiz ein und ergänzen das dortige Angebot.

Der **Regionalbus** übernimmt neben der Erschließung der Fläche im Landkreis eine Verbindungsfunktion zwischen zentralen Orten innerhalb des Landkreises (z.B. 24, 25, 27, 28, H-015) und zu zentralen Orten außerhalb des Landkreises (z.B. 14, 40, 203, 204, 213, 353) einschließlich der Direktanbindung an das Oberzentrum Gera. Auf diese Weise trägt er gleichzeitig ergänzend zum Stadtbus zur Erschließung des Stadtgebietes von Gera bei. Die starke Ausrichtung des Regionalverkehrs auf das Oberzentrum Gera wird mit der Bedienung durch 20 Linien deutlich. Außerdem ist die Ausrichtung auf die Bedienung der Kreisstadt Greiz (10 Linien) sowie Weida und Zeulenroda bedeutsam. Weiterhin bestehen Linien, die vorrangig dem Berufs- und Werksverkehr dienen (z.B. HT-9, H-003).

Seit dem Fahrplan 2001/02 hat sich die Struktur des Liniennetzes nicht wesentlich verändert. Zwei Linien sind weggefallen, neue Linien wurden nicht in Betrieb genommen; entsprechend der Nachfrage erfolgten punktuelle Anpassungen im bestehenden Netz.

Die Linienwege im Regionalbusverkehr sind z.T. erheblich verzweigt mit dementsprechend deutlich variierenden Fahrtwegen und -längen innerhalb einer Linie (z.B. Linien 34, 36, 211, 219, 227, H-015). Dieser Zustand wird vor allem dadurch erzeugt, dass der Schülerverkehr zum großen Teil in den Linienverkehr integriert ist. Eine große Zahl Linien ist damit stark durch den Schülerverkehr geprägt; die zeitliche und räumliche Lage und Anzahl der Fahrten orientieren sich an den zu befördernden Schülern (z.B. Linien 23, 34, 35, 45, 211, 220, 221, 225-227, 233, H-001 - H-015). Aus dieser Situation ergibt sich folgender Zustand zum Fahrtenangebot:

- Auf den 48 Linien des Regionalverkehrs besteht kein vertaktetes Angebot. 17 Linien besitzen an Werktagen ein regelmäßiges Angebot (mindestens 1 Fahrt in 2 Stunden) besitzen. Der Fahrtenumfang liegt dabei zwischen 7 ... 25 Fahrten/Tag und Richtung. 20 Linien haben werktags weniger als 7 Fahrten je Richtung, darunter 9 Linien mit maximal 3 Fahrten.
- Die Bedienungshäufigkeit ist geprägt durch den Schulverkehr. In den Schulferien ist das Angebot deutlich reduziert.
- Am Wochenende besteht nur ein reduziertes Fahrtenangebot auf insgesamt 12 Linien mit jeweils max. 3 Fahrten je Tag und Richtung.
- Im Abendverkehr an Werktagen nach 19.00 Uhr gibt es nur noch ein geringes Angebot. Insgesamt 14 Linien sind bis nach 19.00 Uhr, jedoch max. bis nach 20.00 Uhr im Einsatz. Bei 23 Linien ist Betriebsschluss vor 17.00 Uhr.

	Fahrten Regionalverkehr			Fahrten Stadtverkehr		
	2001	2006	Entwick- lung	2001	2006	Entwick- lung
an Schultagen	1.071	866	-19 %	418	280	-33 %
an Ferientagen	745	494	-34 %	387	251	-35 %
samstags	84	40	-52 %	78	60	-23 %
sonn-/feiertags	58	12	-79 %	57	34	-40 %

Quelle: Landkreis Greiz

**Tabelle 2-11: Entwicklung der Fahrtenzahl im Landkreis Greiz**

Das **Stadtbusnetz Greiz** umfasst 9 Linien und ist in der Anlage 5-3 dargestellt. Es ist als Radialnetz ausgeführt, alle Linien verlaufen über den Bahnhof und den Puschkinplatz. Mit Ausnahme der Linien 1 und 12 enden auch alle Linien am Bahnhof bzw. Puschkinplatz. Die Linien 6, 8 und 12 befahren ihre Kurse als Ringlinien. Ein weitestgehend vertaktetes Fahrtenangebot wird auf den Hauptlinien 1, 3, 5, 6 und 12 angeboten. Hier erfolgt auch eine Bedienung am Wochenende. Die Linien sind werktags bis gegen 21.00 Uhr, an Wochenenden von 8.00 - 20.00 Uhr im Einsatz.

Im Zentrumsbereich auf dem Streckenabschnitt Bahnhof - Goethepark - Puschkinplatz - Rathenauplatz - Bebelstraße - Aufgang Irchwitz ist auf Grund von Linienüberlagerungen das Angebot verdichtet. Eine Ergänzung des Angebotes wird zusätzlich durch die einfahrenden Regionalbuslinien erreicht.

Im **Stadtverkehr Zeulenroda** verkehrt die Linie 30 zwischen Zeulenroda und Triebes werktags im 60-Minuten-Takt und erschließt dabei beide Stadtgebiete (vgl. Anlage 5-4). Ergänzt wird dieses Angebot durch die täglichen Fahrten des Rufbusses zwischen Zeulenroda, Stadtzentrum und Zeulenroda, Unt. Bahnhof, der ebenfalls im ca. 60-Minuten-Takt fährt. Seine Fahrtenlagen orientieren sich an den Zugabfahrten und -ankünften am Unteren Bahnhof.

Im **Stadtverkehr Weida** verkehrt die Linie 217 ausschließlich werktags zwischen 8.00 und 12.00 Uhr im 60-Minuten-Takt als Ringlinie im Stadtgebiet mit Start/Ziel- Halte-

stelle Weida, Bahnhof-Vorplatz (vgl. Anlage 5-5). Von 12.00 - 20.00 Uhr wird die Bedienung von Linien des Regionalbusverkehrs übernommen, wobei jedoch nur ausgewählte Haltestellen entsprechend des jeweiligen Linienweges angefahren werden.

Der Fahrtenumfang in der Summe der drei Stadtverkehre hat sich seit dem Jahr 2001 werktags um über 30 % reduziert (vgl. Tabelle 2-11).

### Entwicklung der Linienleistung

Die Entwicklung der Linienleistung im Regional- und Stadtverkehr zwischen 2001 und 2006 geht aus Abbildung 2-7 hervor.

Dabei wird eine kontinuierliche Abnahme der Leistung im Regionalverkehr deutlich (-11,6 %). Auf einigen Linien gab es allerdings auch Leistungserweiterungen (Hauptachsen). Gleichermäßen ist in den Stadtverkehren ein deutlicher Leistungsrückgang zu verzeichnen (-29,7 %, ohne Rufbus). Vom Rückgang sind dabei alle Linien betroffen. Die Gesamtleistung im Landkreis Greiz hat sich damit um 15 % reduziert.

Das rückläufige Fahrplanangebot begründet sich einerseits in der veränderten Nachfrage, andererseits sind die Veränderungen in den gesetzlichen Bestimmungen, der zunehmende Kostendruck (u.a. durch die Entwicklung der Treibstoffpreise) sowie die zurückgehenden Einnahmen ausschlaggebend für diese Entwicklung.

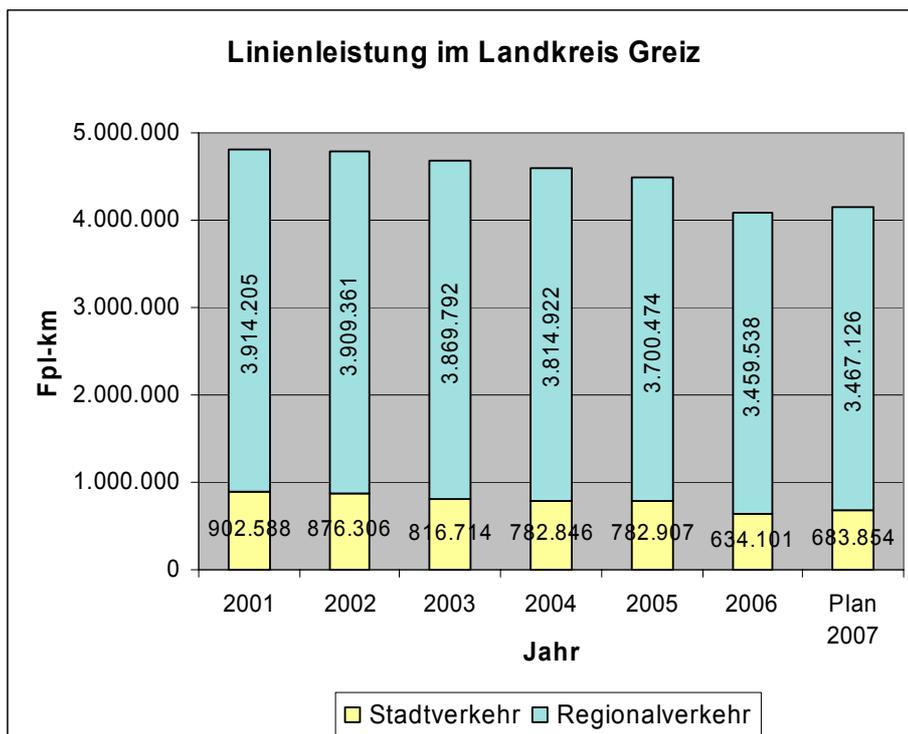


Abbildung 2-7: Entwicklung der Linienleistung

## 2.2.5 Taxi- und Mietwagenverkehr

### Stadt Gera

In der Stadt Gera gibt es 45 Taxiunternehmen mit insgesamt 75 konzessionierten Fahrzeugen (Stand 01.08.2007). Die Unternehmensgröße stellt sich wie folgt dar:

- |                                  |                |
|----------------------------------|----------------|
| - 27 Unternehmen mit 1 Fahrzeug  | = 27 Fahrzeuge |
| - 6 Unternehmen mit 2 Fahrzeugen | = 12 Fahrzeuge |
| - 7 Unternehmen mit 3 Fahrzeugen | = 21 Fahrzeuge |
| - 2 Unternehmen mit 4 Fahrzeugen | = 8 Fahrzeuge  |
| - 1 Unternehmen mit 7 Fahrzeugen | = 7 Fahrzeuge. |

Weiterhin sind 20 Mietwagenunternehmen mit insgesamt 29 Fahrzeugen genehmigt.

Damit ergeben sich:

- Taxendichte: 0,73 Taxi/1000 EW (1.366 EW/Taxi)
- Taxen- und Mietwagendichte: 1,01 Fzge/1000 EW (985 EW/Fzg).

In Gera existieren zwei Zusammenschlüsse von Taxiunternehmen: Taxi-Ruf-Gera und Taxi-Union GbR.

### Landkreis Greiz

Im Landkreis Greiz sind 26 Taxiunternehmen mit 37 Fahrzeugen und 43 Mietwagenunternehmen mit 73 Fahrzeugen konzessioniert. Das ergibt:

- Taxendichte: 0,32 Taxi/1000 EW (3.091 EW/Taxi)
- Taxen- und Mietwagendichte: 0,96 Fzge/1000 EW (1.040 EW/Fzg).

Darüber hinaus existieren 25 Unternehmen im Ausflugsfahrtenverkehr und Ferientziel-Reiseverkehr mit insgesamt 44 Fahrzeugen.

## 2.3 Nachfragesituation

### 2.3.1 Nachfrage in der Stadt Gera

Die Linienbelastung pro mittleren Tag geht aus der folgenden Tabelle hervor. Dabei ist zu beachten, dass die Werte sich auf das Liniennetz bis Oktober 2006 beziehen. Mit Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnlinie 1 im November 2006 und den damit verbundenen Anpassungen im Stadtbusliniennetz werden sich veränderte Werte ergeben.

Die Straßenbahnlinie 3 als Verbindung von zwei Wohngebieten untereinander und mit dem Zentrum weist mit Abstand die meisten Fahrgäste auf. Das ist auch auf das Angebot des 5-Minuten-Taktes zurückzuführen. Es ist zu erwarten, dass die Linie 1 auf Grund ihres attraktiven Linienvlaufes einen den Erwartungen gemäß guten Fahrgastzuspruch (10.000 Fahrgäste/Werktag) haben wird.

Im Busnetz stellen die Linien 10, 15, 17, 20, 24 und 25 die am stärksten nachgefragten Relationen dar.

Am Sonnabend sinkt die Nachfrage im Durchschnitt auf ca. 49 % und am Sonntag/Feiertag auf ca. 28 % des Wertes des Normalwerktag.

Linie	Linienbelastung GVB (Liniennetz bis 04.November 2006)		
	Normalwerktag (Fahrgäste/Tag)	Samstag (% vom Werktag)	Sonntag (% vom Werktag)
2	400	-	-
3	42.000	55 %	30 %
10	3.550	50 %	45 %
13	30	-	-
15	5.300	30 %	15 %
17	4.150	50 %	30 %
18	350	25 %	25 %
19	950	40 %	25 %
20	5.050	50 %	30 %
22	350	30 %	20 %
24	2.450	40 %	20 %
25	4.050	40 %	20 %
26	250	15 %	15 %
27	400	25 %	20 %
28	500	30 %	20 %
29	750	50 %	20 %

Quelle: Geraer Verkehrsbetrieb GmbH

Tabelle 2-12: Mittlere tägliche Linienbelastung im Stadtverkehr Gera

Die Beförderungsleistungen gingen im Betrachtungszeitraum 2001 bis 2006 parallel zu den Einwohnerzahlen zurück. Das gilt sowohl für die Straßenbahn als auch den Stadtbus. Die Beförderungsverluste betragen insgesamt 15,5 %. Dabei ist auch die Fahrtenzahl je Einwohner leicht rückläufig (von 205 auf 186 Fahrten je Einwohner und Jahr). Mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 1 und der damit verbundenen Umgestaltung des Busliniennetzes wird eine erhöhte Nachfrage im Stadtverkehr erwartet.

Bei einem Anteil der Straßenbahn an der gesamten Fahrplan-km-Leistung von ca. 31 % entfallen 74 % der Beförderungsfälle auf die Straßenbahn.

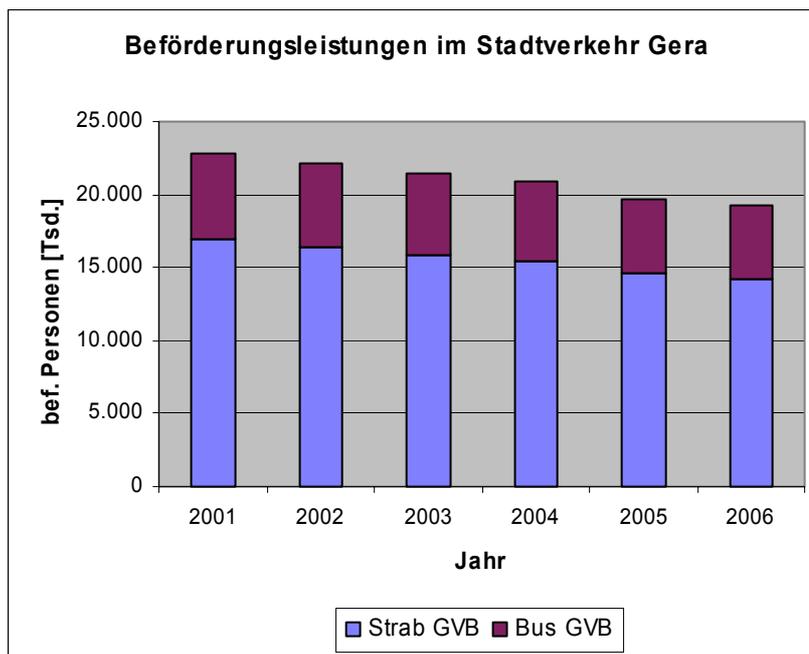
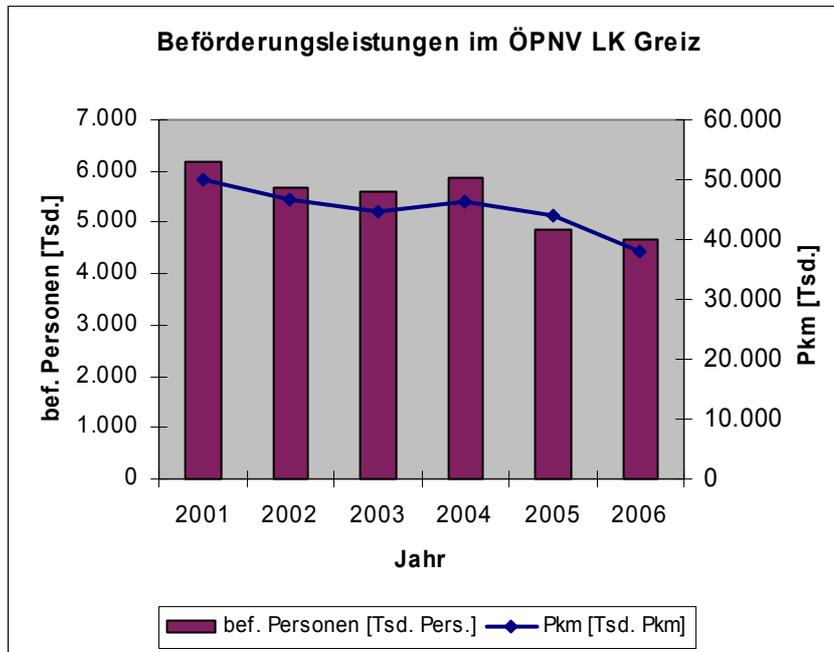


Abbildung 2-8: Entwicklung der Beförderungsleistungen im Stadtverkehr Gera

### 2.3.2 Nachfrage im Landkreis Greiz

Die Beförderungsleistungen im Landkreis Greiz sind ebenso wie im Stadtverkehr Gera rückläufig (siehe Abbildung 2-9). Diese Tendenz ergibt sich überwiegend auch aus den sinkenden Einwohnerzahlen im Landkreis. Weiterhin wirken sich Veränderungen in der Schullandschaft (weniger Schüler) sowie die Zunahme der Pkw-Affinität der Senioren (erhöhtes Fahrtauglichkeitsalter, Verringerung des ÖPNV-Fahrtenangebotes im ländlichen Raum und zu den für diese Altersgruppe relevanten Tageszeiten) aus. In der Gegenüberstellung der Werte für „Beförderte Personen“ und „Personenkilometer“ zeigt sich, dass die Pkm in etwa gleich stark abfallen, die Reiseweiten sich offensichtlich also kaum verändert haben. Die beförderten Personen sind von 2001 bis 2006 um 24,6 % und die Pkm um 23,8 % gesunken. Die Anzahl der Fahrten pro Jahr und Einwohner hat sich von 50 auf 40 reduziert.

Bezogen auf die Linien weisen im Regionalbusverkehr die Linien 18, 25, 27, 28, 36, 40, 203 und 211 sowie in den Stadtverkehren die Linien 1, 5 und 6 die höchste Nachfrage auf. Der Anteil Schüler an den beförderten Personen erreicht Werte bis zu 98 % (Linie 223); im Durchschnitt aller Linien beträgt er 74 % im Regionalbusverkehr und 41 % in den Stadtverkehren. Bei der Anzahl Beförderungsfälle je Fahrplankilometer bewegt sich die Spannweite im Stadtverkehr zwischen 0,5 ... 2,6 (Durchschnitt 1,5). (Quelle: Landkreis Greiz, Jahr 2005 /5/)



Quelle: Landkreis Greiz

Abbildung 2-9: Entwicklung der Beförderungsleistungen im Landkreis Greiz

### 2.3.3 Nachfrage im SPNV

Tabelle 2-13 zeigt die Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen in Gera und im Landkreis Greiz. Lässt man die negative Entwicklung an den Bahnhöfen Gera Hbf. und Gera-Süd, die den dortigen Bauarbeiten geschuldet sein dürfte, außer acht, dann ist die Nachfrage an den von der DB AG bedienten Bahnhöfen von 2004 zu 2006 in der Summe leicht gestiegen. Bei der Vogtlandbahn haben sich die Ein-/Aussteigerzahlen von 2004 zu 2005 am Wochenende leicht positiv entwickelt.

Bei Betrachtung der Bahnhöfe im Einzelnen wird deutlich, dass ein erheblicher Anteil der Zugangsstellen werktags von weniger als 50 Ein-/Aussteigern frequentiert wird. Besonders gering nachgefragt sind Gera-Gessental, Schüptitz, Bernsgrün, Pöllwitz, Wünschendorf-Nord und Töppeln, die nur einen kleinen Einzugsbereich haben bzw. abseits der Siedlungsschwerpunkte liegen.

Bahnhof	Summe aus Ein- und Aussteigern								
	2004			2005			2006		
	MF	Sa	So	MF	Sa	So	MF	Sa	So
<b>Nachfrage DB AG, jeweils mittlerer Tag über das Jahr 1)</b>									
Bad Köstritz	110	100	50	80	105	65	120	105	85
Bernsgrün	10	6	4	5	2	2	10	6	10
Gera-Gessental	10	4	6	6	11	4	1	2	4
Gera Hbf	4.090	3.470	3.300	3.850	3.300	2.950	3.060	2.220	2.260
Gera-Süd	790	520	430	670	490	415	680	400	310
Gera-Langenberg	30	10	12	20	15	15	25	15	20
Gera-Zwötzen	75	35	45	100	70	70	120	80	90
Hohenleuben	15	10	10	15	20	13	20	20	15
Kraftsdorf	20	15	10	20	15	15	35	15	20
Loitsch-Hohenl.	40	25	15	20	15	10	20	20	20
Niederpöllnitz	80	40	35	80	25	30	90	45	20
Pöllwitz	5	5	3	4	2	1	6	31	12
Ronneburg	140	120	100	180	130	130	190	110	100
Schüptitz	8	3	3	7	7	7	9	3	4
Töppeln	20	7	10	25	7	17	30	10	10
Triebes	35	25	20	55	60	65	65	59	50
Weida	250	260	220	210	210	250	250	170	200
Weida-Altstadt	40	40	10	30	25	10	40	30	30
Weida-Mitte	35	25	20	45	45	25	60	60	40
Wolfsgefärth	25	10	20	18	19	9	20	25	15
Zeulenroda u.Bf.	100	100	125	100	110	120	110	100	100
<b>Summe</b>	<b>5.928</b>	<b>4.830</b>	<b>4.448</b>	<b>5.540</b>	<b>4.683</b>	<b>4.223</b>	<b>4.961</b>	<b>3.526</b>	<b>3.415</b>
<b>Nachfrage Vogtlandbahn (VB 4), jeweils mittlerer Tag im März 2)</b>									
Gera Hbf.	359	180	190	343	238	221			
Gera-Süd	581	283	250	547	354	210			
Gera-Ost	37	32	3	119	26	19			
Gera-Liebschwitz	29	8	9	53	7	5			
Wünschendorf N.	13	10	8	14	2	12			
Wünschendorf	343	119	58	256	119	79			
Berga	496	133	92	377	160	104			
Neumühle	71	45	29	150	67	36			
Greiz	828	350	327	857	352	337			
<b>Summe</b>	<b>2.757</b>	<b>1.160</b>	<b>966</b>	<b>2.716</b>	<b>1.326</b>	<b>1.023</b>			

Quellen: 1) DB Regio AG, Region Südost, VB Thüringen; 2) Vogtlandbahn

**Tabelle 2-13: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen im Planungsraum**

In Vorbereitung der Entwicklung eines einheitlichen Tarifs für den Planungsraum Stadt Gera und Landkreis Greiz wurde eine Fahrgastzählung und -befragung im Regionalverkehr einschließlich der kleinen Stadtverkehre und im SPNV durchgeführt, deren Ergebnisse zum Redaktionsschluss dieses Nahverkehrsplanes jedoch noch nicht vorlagen.

## 2.4 Stärken-/Schwächenanalyse

Bezugsbasis der Stärken-/Schwächenanalyse ist das in Abschnitt 2.2 beschriebene Angebot gemäß Fahrplan 2006/2007.

### 2.4.1 Räumliche Erschließungsqualität

#### Stadt Gera

Die Qualität der räumlichen Erschließung wird im Wesentlichen bestimmt von der Lage und Anzahl der Haltestellen innerhalb der bebauten Flächen.

Mit dem Straßenbahnnetz in Verbindung mit der Linienführung des Stadtbusnetzes und ergänzt durch die einfahrenden Regionalbus-Linien des Landkreis Greiz ist eine gute, zumeist ausreichend dichte Erschließung des Stadtgebietes von Gera gewährleistet. Anlage 5-1 zeigt die Abdeckung des Stadtgebietes durch die Haltestellen des ÖPNV bei einem Haltestelleneinzugsbereich von 400 m (ca. 6 Minuten Fußweg) bzw. von 600 m in den Außenbereichen.

Anmerkung: Gemäß VDV gilt für die Kernzone von Oberzentren ein Haltestelleneinzugsbereich von 300 m. Für die übrigen Gebiete wird empfohlen (vgl. VDV-Schriften 4<sup>1</sup>):

- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte: 400 m
- Gebiet mit geringer Nutzungsdichte: 600 m

Auf eine differenzierte Darstellung zwischen Kernzone und Gebiet mit hoher Nutzungsdichte wird in der Anlage 5-1 aus Gründen der Übersichtlichkeit und der besseren Vergleichbarkeit der Situation sowie der Problematik der Abgrenzbarkeit beider Bereiche verzichtet (Ansatz von durchgängig 400 m in Anlehnung an den Nahverkehrsplan der Stadt Gera 2002 - 2006 /2/).

Die Ortslagen Schafpreskeln und Gorlitzsch konnten durch Einführung der Buslinie 13 an das städtische ÖPNV-Netz angeschlossen werden. Für die Ortslage Röppisch wurde eine Sonderregelung mit dem Regionalverkehr Gera Land gefunden. Auf den RVG-Linien, welche in Röppisch halten, wird der GVB-Tarif anerkannt. Die Linie 18 wurde für den Schülerverkehr nach Großfalka verlängert.

Der Bereich der Karl-Matthes-Straße konnte an das städtische ÖPNV-Netz angebunden werden.

Vereinzelte ländlich geprägte Gebiete sind nach wie vor nicht über akzeptable Fußwegzeiten vom ÖPNV erschlossen. Das betrifft die Ortslagen Stublach, Collis, Taubepreskeln, Poris-Lengefeld und Langengrobsdorf. Diese Bereiche sollten Schwerpunkt für alternative Bedienformen sein (Rufbus, Linientaxi u.ä.).

An einigen Standorten gibt es getrennte Haltestellen für Stadt- und Regionalverkehr in unmittelbarer Nähe mit teilweise gleichlautenden Haltestellenbezeichnungen. Hier besteht die Notwendigkeit weiterer Koordinierungen, um Attraktivitätsverluste zu vermeiden.

---

<sup>1</sup> VDV-Schriften Nr. 4, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. VDV, Köln, 6/2001

Der SPNV besitzt für die innerstädtische Erschließung gegenwärtig auf Grund des Fehlens eines einheitlichen Tarifs nur eine sehr untergeordnete Bedeutung. Durch die gegebene Nord-Süd-Achse bestehen jedoch durchaus Potenziale für Fahrten zwischen dem Norden bzw. Zentrum der Stadt und dem Süden.

## Landkreis Greiz

Mit dem vorhandenen Liniennetz wird der größte Teil der Gemeinden und Ortsteile im Landkreis an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden, wobei starke Unterschiede zwischen Schul- und Ferienzeiten zu verzeichnen sind. Außerhalb der Schulzeit ergeben sich weitere Erschließungslücken. Berücksichtigt man die Bedienung der im Landkreis liegenden Ortschaften Braunsdorf durch die OVO und Cossengrün durch die Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH, so sind die folgenden Erschließungslücken festzustellen.

- Keine Erschließung im ÖPNV wird in folgenden Ortsteilen gewährleistet:
 

Pohlitz (Bad Köstritz)	Eula (Berga)
Großdraxdorf (Berga)	Tschirma (Berga)
Groitschen (Brahmenau)	Wüstenhain (Brahmenau)
Tischendorf (Braunsdorf)	Nonnendorf (Harth-Pöllnitz)
Dürrenberg (Hartmannsdorf)	Kleindraxdorf (Hohenölsen)
Neudörfel (Hohenölsen)	Markersdorf (Hundhaupten)
Lichtenberg (Kauern)	Hain (b. Langenwetzendorf)
Hainsberg (Langenwetzendorf)	Hirschbach (Langenwetzendorf)
Lunzig	Kauern (Lunzig)
Kühnsdorf (Merkendorf)	Eubenberg (Vogtl.Oberland)
Frotschau (Vogtl.Oberland)	Gablau (Vogtl.Oberland)
Altgernsdorf (Wildetaube)	Zschorta (Wünschendorf)
- ÖPNV-Erschließung nur über längeren Fußweg:
 

Gleina (Bad Köstritz)	Reichardtsdorf (Bad Köstritz)
Albersdorf (Berga)	Dittersdorf (Berga)
Gauern	Kühdorf
Neugernsdorf	Zossen (Wünschendorf)
- ÖPNV-Erschließung nur an Schultagen:
 

Untendorf (Auma)	Wenigenauma (Auma)
Mückern (Großenstein)	Köfeln (Harth-Pöllnitz)
Lehnamühle (Neumühle)	Schwaara
Pösneck (Wünschendorf)	Untitz (Wünschendorf)
Zadelsdorf	Zedlitz
Seifersdorf (Zedlitz)	Sirbis (Zedlitz)
Wolfsgefährt (Zedlitz)	Leitlitz (Zeulenroda)

Bei den genannten Ortsteilen handelt es sich überwiegend um Ansiedlungen mit weniger als 200 Einwohnern.

Im Bereich Berga ist das Liniennetz sehr unübersichtlich gestaltet.

Der SPNV stellt vorrangig Verbindungen zum Oberzentrum Gera und der Kreisstadt Greiz her; für die räumliche Erschließung innerhalb des Landkreises besitzt er nur eine untergeordnete Bedeutung. Das ist vor allem begründet in der z.T. abseitigen Lage der SPNV-Zugangsstellen und der nur geringen Verknüpfung mit dem weiterführenden ÖPNV. Defizite bei der fußläufigen Erreichbarkeit der Bahnhöfe bestehen z.B. in Zeulenroda unt. Bf., Bad Köstritz, Weida, Ronneburg, Niederpöllnitz.

Die Liniennetze der kleinen Stadtverkehre in Greiz und Zeulenroda bieten eine gute Erschließung der betreffenden Stadtgebiete. In Weida ist dies unter Einbeziehung des Regionalbusses ebenfalls gewährleistet. Bei verstärkter Einbindung des SPNV bei Fahrten auf der Relation Weida - Gera erfordert der Stadtverkehr Weida allerdings eine Aufwertung.

## 2.4.2 Angebotsqualität

### SPNV

Auf den SPNV-Linien bildet, je nach Halt der einzelnen Zugprodukte, die überwiegend stündliche (in der Regel durch Überlagerung zweier Zugprodukte entstehend), zumindest aber 2-stündliche Bedienung ein akzeptables Grundangebot. Am Wochenende ist das Angebot kaum reduziert.

Die im Tagesverlauf innerhalb der Linien nahezu nicht wechselnden Abfahrtsminuten machen den Fahrplan für den Fahrgast gut einprägsam. Der meist vorhandene Versatz in den Fahrzeiten bei der Überlagerung zweier Zugprodukte resultiert aus der unterschiedlichen Anzahl Halte. Verbesserungswürdig ist die Angebotsvertaktung und -gestaltung auf der Relation Gera - Zeulenroda - Hof (RB im 2-h-Takt, durchgängig bis Mehltheuer) und die Koordinierung des Angebots auf dem Abschnitt Gera - Weida.

### Stadtverkehr Gera

Es existiert ein nachfrageorientiertes, attraktives Angebot in den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und ein der Nachfrage entsprechendes Angebot in den Randbereichen. Das Fahrtenangebot entspricht sowohl an Werktagen als auch am Wochenende den Anforderungen. Geprägt wird das gute Fahrtenangebot durch die Straßenbahnlinien 1 und 3, die in der HVZ im 5- bzw. 10-Minuten-Takt verkehren. Ergänzend dazu sorgt das Stadtbussystem für eine ausreichende Bedienung im Stadtzentrum, in den umliegenden Wohngebieten und den Randbereichen.

Die Straßenbahn- und Stadtbuslinien verkehren praktisch durchgängig nach Taktfahrplänen mit gut merkbaren Takten, wobei innerhalb der einzelnen Linien die Abfahrtsminuten weitestgehend konstant bleiben. Ausnahmen hiervon bilden lediglich die Linie 13 und die Schülerverkehrslinien.

Bei abschnittsweise parallel verkehrenden Stadtbus-Linien sind die Fahrtenlagen in der Regel konsequent aufeinander abgestimmt (vertaktet; z.B. Linien 22, 24, 28 und 29 auf dem Abschnitt Langenberg - Tinz).

Zusätzliche Fahrten werden durch einströmende Regionalbuslinien des Landkreises Greiz angeboten. Auf Streckenabschnitten mit parallelem Linienverlauf von Stadt- und Regionalbus sind die Fahrtenlagen nur in geringem Maße koordiniert, so dass zeitweise Fahrtenhäufungen auftreten (z.B. Linien 222/20/17). Hier gilt es, durch Bildung von Kooperationsräumen entsprechende Abstimmungen vorzunehmen, um dem Fahrgast durchgängig vertaktete Angebote bereitzustellen. Zu beachten ist dabei, dass insbesondere der Regionalverkehr bestimmten Zwängen unterliegt (Anschlusssicherungen im weiteren Linienverlauf, Sicherstellung des Schülerverkehrs), und damit derartigen Koordinierungen auch Grenzen gesetzt sind.

Eine Brechung von Regionalbuslinien an Straßenbahndepotpunkten kommt beim gegenwärtigen Netz überwiegend nicht in Betracht, da der verbleibende Linienweg bis in das Stadtzentrum vergleichsweise gering ist (Tinz, Zwötzen), so dass ein Umstieg auf die Straßenbahn für den Fahrgast keine Reisezeitvorteile bringt.

### **Regionalverkehr LK Greiz**

Auf den Hauptrelationen besteht in der Regel ein gutes, regelmäßiges Angebot, allerdings ohne Vertaktung (z.B. Linien 24/25, 27 und 28). Bei der Erschließung des ländlichen Raumes ist das Angebot stark durch den Schülerverkehr und wechselnde Fahrtenverläufe geprägt. Die Fahrtenhäufigkeiten von den Gemeinden zu den nächstgelegenen zentralen Orten sind an Schultagen weitestgehend als ausreichend einzuschätzen, in den Ferien sind sie oft deutlich eingeschränkt. Am Wochenende ist die Bedienung auf ein Minimum reduziert; hier sollte der Einsatz nachfrageorientierter Betriebsformen geprüft werden.

In den Stadtverkehren Greiz und Zeulenroda ist die Bedienung, unter Beachtung des zusätzlichen Fahrtenangebotes der einfahrenden Regionalbuslinien, als den Anforderungen entsprechend einzuschätzen. In Zeulenroda sollte geprüft werden, inwieweit am Wochenende der Rufbus zum unteren Bahnhof auch für die innerstädtische Erschließung eingesetzt werden kann.

#### ***Schülerbeförderung:***

Im Landkreis Greiz wird die Schülerbeförderung in Form des Integrierten Schülerverkehrs und des Freigestellten Schülerverkehrs durchgeführt.

Um die Leistungen der Schülerbeförderung der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen und die beschriebenen Vorteile des Integrierten Schülerverkehrs zu nutzen, wurden in den Jahren 1998 bis 2000, je nach Möglichkeit der Integration in den Linienverkehr, Angebote des Freigestellten Schülerverkehrs weitestgehend in Linienverkehr umgewandelt. Die Finanzierung der Schülerbeförderung kann somit auch teilweise durch die zusätzlichen Einnahmen aus sonstigem Fahrausweisverkauf und vor allem durch die Einnahmen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr) getragen werden und die Belastung für den Landkreis als Schulträger senken.

Bei der Betrachtung der rückläufigen Schülerzahlen von 1999 bis 2004 um 28,16 % sowie der weiterhin zu erwartenden Entwicklung stellt sich jedoch die Integration der Schülerbeförderung in den Öffentlichen Linienverkehr als Nachteil für die Wirtschaftlichkeit in den Verkehrsunternehmen dar. Trotz nahezu gleich bleibender Verkehrsleistung sinkt der Auslastungsgrad der Fahrzeuge. Die Höhe des gesetzlichen Anspruches auf die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG richtet sich jedoch nach der Stückzahl der verkauften Schülerzeitkarten, sodass die Kostendeckung weiter geschmälert wird.

Insgesamt ist die Integration der Schülerbeförderung in den Öffentlichen Linienverkehr also wie folgt charakterisiert:

- Vorteile:
- Verbesserung des Angebotes im Linienverkehr mit Zugang für die Allgemeinheit
  - Teilfinanzierung durch gesetzlich gesicherte Mittel des Bundes (Ausgleich § 45a PBefG)
  - Kostensenkung für den Schulträger
- Nachteil:
- aufgrund der rückläufigen Schülerzahlen sinkende Einnahmen und Kostendeckung für die Verkehrsunternehmen

Die Notwendigkeit der Schülerbeförderung bestimmt die vorhandenen Strukturen der Verkehrsunternehmen, die den Linienverkehr im Landkreis Greiz durchführen. Für das ÖPNV-Netz werden aus der Schulnetzstruktur mit den entsprechenden Schulbezirken die Rahmenbedingungen hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung abgesteckt, die zeitliche Bedienung richtet sich nach den Schulanfangs- und -endzeiten.

Im Rahmen der Platzkapazität je Bus wird der Schulweg zum Schulbeginn mit einer einfachen Bedienung realisiert und im Linien- und Haltestellenverlauf können nahe gelegene Schulen nacheinander bedient werden. Die Anfangszeiten der Schulen sind je Standort optimal abgestimmt, sodass Doppelbedienungen nicht notwendig sind. Eine Veränderung der Schulanfangszeiten mit dem Ziel der Ausdehnung des Zeitfensters bietet aufgrund der Verflechtung der Schularten und Schulbezirke keine Möglichkeit zur Optimierung der Schülerbeförderung.

Nach Unterrichtschluss gibt es Unterschiede in der Häufigkeit der Bedienung der Schulstandorte. Die Anforderungen variieren zwischen zwei und drei Anfahrten je nach Stundenplan und Schulart. Bei 3 Rückfahrten bleibt der erhöhte Aufwand für die Verkehrsunternehmen im Integrierten Schulverkehr unausgeglichen, da die Einnahmen aus Schülerzeitkarten und Ausgleichszahlungen nach § 45a gleich bleibend sind.

Das Thüringer Gesetz über die Finanzierung der staatlichen Schulen (ThürSchFG) formuliert den Anspruch auf Schülerbeförderung. Nicht festgeschrieben sind dabei Rahmenbedingungen zu maximalen Beförderungszeiten, Umsteigebeziehungen oder maximalen Warte- oder Betreuungszeiten in der Schule vor beziehungsweise nach dem Unterricht.

### 2.4.3 Verbindungsqualität

#### SPNV

Für ausgewählte Relationen des SPNV (von Gera zu umliegenden Zentren und Zugangsstellen zum Fernverkehr) sind in Tabelle 2-14 die Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten für eine mittlere Fahrt angegeben. Gegenüber Fahrplan 2001/02 haben sich die Fahrzeiten zwar häufig verbessert; als in der Regel nicht konkurrenzfähig gegenüber dem Autoverkehr sind aber nach wie vor die relativ geringen Beförderungsgeschwindigkeiten von 40 bis 60 km/h auf einem Teil der Strecken zu bewerten (z.B. Gera - Zeulenroda, Gera - Greiz - Weischlitz, Gera - Altenburg/Chemnitz). Die an schwach frequentierten Bahnhöfen eingerichteten Bedarfshalte tragen zur Fahrzeitverkürzung bei.

Relation		Linie	Länge [km]	Fahrzeit [Min]	Bef.-geschw. [km/h]
von	nach				
Gera	Greiz	VB 4	32	33	58
Gera	Leipzig	RE 12	74	61	73
Gera	Plauen	VB 4	54	63	51
Gera	Saalfeld	RE 4	68	58	70
Gera	Erfurt	RE 1	89	66	81
Gera	Hof	RE 12	85	90	57
Gera	Zeulenroda	RB 103	29	42	42
Gera	Altenburg	RB 37	50	52	58
Gera	Chemnitz	RE 1	83	86	58
Gera	Zwickau	RE 1	64	60	64
Gera	Weida	RB 103	12	11	65

Tabelle 2-14: Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten im SPNV auf ausgewählten Relationen

#### Stadtverkehr Gera

Über die beiden Straßenbahnlinien 1 und 3 sind die aufkommensstarken Stadtteile untereinander und mit dem Stadtzentrum verbunden. Das Stadtbusliniennetz mit seiner konsequenten Ausrichtung auf die Straßenbahn und seiner radialen Struktur im Zentrumsbereich ist übersichtlich und einprägsam. Linienüberlagerungen beschränken sich auf Abschnitte, die auch eine entsprechende Nachfrage aufweisen. Insgesamt ist das Stadtzentrum von allen Stadtteilen aus mit maximal einmaligem Umstieg erreichbar. Für die Verbindung zum Hauptbahnhof ist aus den meisten Stadtgebieten ein Umstieg erforderlich. An der zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße und an den übrigen Verknüpfungspunkten Bus - Straßenbahn sind Anschlüsse mit kurzen Wartezeiten gewährleistet. Damit ergeben sich günstige Reisezeiten.

Die Regionalbuslinien enden in Erfüllung ihrer Hauptfunktion der Verbindung des Umlandes mit dem Oberzentrum Gera alle am Busbahnhof unmittelbar vor dem Hauptbahnhof. In der Regel werden sie dabei auf kürzestem Weg unter Nutzung des Haupt-

verkehrsstraßennetzes geführt; einige verkehren auch über die Heinrichstraße. Bei paralleler Führung mit dem Stadtverkehr bedient der Regionalbus nur einen Teil dessen Haltestellen. Die Regionalbuslinien stellen für einige Stadtteile eine direkte Anbindung des Hauptbahnhofes her, sind aber mit den städtischen Fahrausweisen nicht nutzbar.

### **Regionalverkehr LK Greiz**

Der nächstgelegene zentrale Ort (unter Einbeziehung von Gera) ist in der Regel umsteigefrei und in einer angemessenen Fahrzeit erreichbar. Für die Verwaltungssitze trifft das nur eingeschränkt zu (z.B. sind bei Großenstein, Seelingstädt, Hohenleuben und Münchenbernsdorf die zugehörigen Gemeinden z.T. nicht direkt angebunden). Die direkte Erreichbarkeit der Kreisstadt ist nur für das süd- und südöstliche Landkreisgebiet gegeben, aus den anderen Bereichen sind Umsteigefahrten, meist über Gera, Weida oder Zeulenroda, erforderlich.

Verbindungen aus dem Landkreis Greiz zum nahegelegenen Oberzentrum Gera sind je nach Lage auf direktem Wege bzw. durch Umstiege in Weida, Greiz und Zeulenroda abgesichert. Dafür wird auf der Linie 27 (Gera - Weida - Hohenölsen - Greiz), der Linie 28 (Gera - Weida - Hohenleuben - Zeulenroda) und den Linien 24/25 (Greiz - Zeulenroda) ein ausreichendes Fahrtenangebot bereitgestellt bzw. ist der SPNV nutzbar. Als Nachteil ist festzustellen, dass bei Verbindungen mit Umstieg die Anschlüsse nur begrenzt gegeben sind und teilweise lange Umsteigewartezeiten bestehen.

Geprüft werden sollte aus Sicht des Fahrgastes, Fahrten von nach Gera verkehrenden Regionalbuslinien, die für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr relevant sind, über die Haltestelle Heinrichstraße zu führen.

### **Analyse bestehender Parallelverkehre**

#### **SPNV - StPNV**

Ein konkurrierender Parallelverkehr besteht auf der Relation Gera - Weida zwischen KBS 555/546 und den Buslinien 27, 28, 214. Hier gilt es, dem SPNV den Vorrang einzuräumen und dazu in Weida Bhf. den Bus optimal mit der Bahn zu verknüpfen (zu notwendigen Voraussetzungen hierfür siehe Abschnitt 4.4.2).

Als nichtkonkurrierend sind die parallelen Angebote von

- KBS 546 und Buslinie 28 zwischen Zeulenroda und Weida
- KBS 550 und den Buslinien 203/204 zwischen Gera und Bad Köstritz
- KBS 540 und den Buslinien 211/212/213/223/353 zwischen Gera und Ronneburg
- KBS 565 und Buslinie 222 zwischen Gera und Kraftsdorf
- KBS 541 und Buslinie H-015 zwischen Greiz und Berga

einzuschätzen, da hier:

- der Bus auch vom SPNV nicht erschlossene bzw. weit ab von den SPNV-Zugangsstellen liegende Orte und Räume anfährt (Feinerschließungswirkung des Busses)
- Fahrten des Busses i.d.R. zeitversetzt zur Bahn liegen

- der Bus meist längere Fahrzeiten als der Zug hat.

### **StPNV - StPNV**

Punktuelle Parallelbedienungen sind zwischen Regionalverkehr und Stadtverkehr in Gera existent, z.B. bei

- Linie 223 mit Linie 18 im Abschnitt Zwötzen - Kauern
- Linien 203/204 mit Linien 22/24/28/29 im Abschnitt Langenberg - Tinz
- Linien 219/223 und Straßenbahnlinie 1 im Abschnitt Zwötzen - Hbf.
- Linien 44 (OVS), 101 (OVO) und 233 mit Linie 10 im Abschnitt Dürrenebersdorf - Heinrichstraße
- Linie 222 mit Linie 20 im Abschnitt Harpersdorf - Töppeln bzw. Linie 17 im Abschnitt Frankenthal - Heinrichstraße.

Ziel muss hier die Zusammenführung der Verkehrsträger zu einem abgestimmten, für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlichen und den Fahrgast attraktiven Gesamtangebot sein (Bildung von Kooperationsräumen).

Darüber hinaus bestehen auf der Relation Ronneburg - Gera Linienkonzentrationen im Regionalbusverkehr. Die Linie 353 (in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft von LK Greiz und Altenburger Land) sollte in Ronneburg gebrochen und dort sowie in Schmölln mit dem SPNV verknüpft werden.

Eine wesentliche Voraussetzung für den Abbau von parallelen Angeboten und die Verknüpfung der Verkehrsträger ist die Umsetzung eines einheitlichen Tarifs im Nahverkehrsraum Stadt Gera/Landkreis Greiz unter Einbeziehung der Bahn.

## **2.4.4 Verknüpfung der Verkehrsträger**

### **2.4.4.1 Verknüpfung SPNV-SPNV**

Für den Nahverkehrsraum Stadt Gera/Landkreis Greiz fungiert der Hauptbahnhof Gera als Verknüpfungsknoten innerhalb des SPNV-Netzes. Aus Tabelle 2-15 geht hervor, dass ein großer Teil der Anschlüsse mit akzeptablen Übergangszeiten gegeben ist:

- Minute 0: Verknüpfung Vogtlandbahn mit Linien in Ost-West-Richtung (RE 1 und RE 3)
- Minute 30: Verknüpfung der Linien in Nord-Süd-Richtung einschließlich RB 37 nach Altenburg; außerdem Anschluss an RB 21 in/aus Richtung Weimar.

Problematisch sind Verknüpfungen auf den Relationen Mehltheuer/Zeulenroda - Erfurt (nur alle 2 Stunden) und Mehltheuer/Zeulenroda - Chemnitz/Zwickau.

Die Gestaltung der Fahrtenlage der Züge resultiert größtenteils aus den Fernverkehrsanschlüssen in Leipzig Hbf., Erfurt Hbf., Weimar und Saalfeld. Auf absehbare

Zeit lässt sich kein vollständiger Taktknoten in Gera Hbf bilden, da der Anschlussgestaltung in den Fernverkehrsknoten auch seitens der Stadt Gera Priorität eingeräumt wird. Ferner besitzt der Bahnhof Gera nicht die Kapazität, alle Linien im gleichen Zeitraum aufzunehmen. Nach Auswertungen der Fahrgastströme besitzt Gera zudem ein hohes Eigenaufkommen. Die Umsteigeströme in Nord-West- und Nord-Ost-Richtung sind demgegenüber sehr gering.

Produkt	Relation	Ankunft zur Minute		Abfahrt zur Minute	
		gerade Stunde	ungerade Stunde	gerade Stunde	ungerade Stunde
VB 4	Gera - Greiz - Plauen - Weischlitz	51	50	04	01
RE 12	Gera - Hof - München	23	-	-	32
RB 103	Gera - Zeulenroda	-	10	31; 41	-
RE 12	Gera - Leipzig	-	28	26	-
RB 51	Gera - Leipzig	39	-	-	12
RE 4	Gera - Saalfeld	-	20	41	-
RB 33	Gera - Saalfeld	14	-	-	45
RE 1	Gera - Erfurt	-	56	02	-
RE 3	Gera - Erfurt	56	-	-	02
RB 21	Gera - Weimar	-	23	33	-
RE 1	Gera - Chemnitz/Zwickau	-	56	00	-
RB 37	Gera - Altenburg	26	-	-	25

Tabelle 2-15: Ankünfte/Abfahrten des SPNV am Knoten Gera Hauptbahnhof

#### 2.4.4.2 Verknüpfung SPNV - übriger ÖPNV

Am **Hauptbahnhof Gera** wird durch den Neubau der Stadtbahnlinie 1 ein direkter Zugang zwischen Eisenbahn und Straßenbahn geschaffen. Durch den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) im Vorplatzbereich wird zusätzlich die Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr hergestellt. Ein dynamisches Fahrgastinformationssystem sorgt für eine schnelle Fahrgastinformation.

Durch die Öffnung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Heinrichstraße wird an der Haltestelle Park der Jugend eine direkte Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV zum **Bahnhof Gera-Süd** hergestellt. Durch den Bau eines Aufzuges wird auch der Bahnhof Gera Süd barrierefrei erreichbar. Der Zugang über das attraktive und neu gestaltete Bahnhofsgebäude am Sachsenplatz bleibt erhalten.

Die Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof und am Bahnhof Süd werden mit Fertigstellung im Jahre 2007 somit die Verknüpfungsqualität verbessern sowie die Hauptdefizite der Anlagen durch Schaffung barrierefreier Zugangsmöglichkeiten für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen beseitigen.

Die moderne **Verknüpfungsstelle Zwötzen** konnte 2004 als thüringenweit erste bahnsteiggleiche Umsteigestelle zwischen SPNV und ÖPNV in Betrieb genommen werden.

An den SPNV-Zugangsstellen Gera-Ost und Gera-Liebschwitz befinden sich die ÖPNV-Haltestellen in geringer Entfernung. Keine Verknüpfung mit dem ÖPNV besteht an den Haltepunkten Langenberg und Gessental.

Im Jahre 2003 wurde direkt am **Hauptbahnhof Greiz** der Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes realisiert. Damit wurden in der Kreisstadt optimale Bedingungen für die Vernetzung der Verkehrsträger Bahn und Bus geschaffen.

Über kurze Fußwege verknüpft sind SPNV und ÖPNV an den Bahnhöfen Bad Köstritz, Wünschendorf und Triebes; in Berga und Weida wird nur ein Teil der Regionalbuslinien direkt an den Bahnhof geführt. Zeulenroda unt. Bf. wird nur von wenigen Regionalbusfahrten bedient, die Anbindung an die Stadt Zeulenroda wird mittels Rufbus sichergestellt. Ein Ausbau zum Verknüpfungspunkt ist geplant. Nicht vom Regionalbus angefahren wird der Bahnhof Ronneburg.

An den übrigen SPNV-Zugangsstellen ist, mit Ausnahme von Kraftsdorf, Schüptitz, Hohenleuben und Wünschendorf-Nord, unter Beachtung der örtlichen Besonderheiten die räumliche Nähe von Haltestellen des ÖPNV gegeben.

Als problematisch erweist sich die **zeitliche Verknüpfung** zwischen SPNV und ÖPNV in der Region, also die Vermittlung von Anschlüssen mit kurzen Wartezeiten. Ursachen hierfür sind vor allem:

- fehlende Vertaktung auf den Buslinien
- Ausrichtung der Fahrten im Erschließungsnetz des Regionalbusses vorrangig auf den Schülerverkehr
- zu geringe Aufenthaltszeiten der Busse an den Bahnhöfen (damit kann Bus nur Zubringer oder Abbringer zu/von einer Bahnfahrt sein)
- häufige Fahrplanänderungen bei den EVU.

#### 2.4.4.3 Verknüpfung innerhalb des übrigen ÖPNV

##### **Stadt Gera**

Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs Gera und mit dem einströmenden Regionalverkehr sind:

- |                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| - Heinrichstraße  | - Bieblach Ost         |
| - Tinz            | - Straße des Bergmanns |
| - Untermhaus      | - Fr.-Naumann-Platz    |
| - Bahnhof Zwötzen | - Zwötzen              |
| - Lusan/Laune.    |                        |

Bei der Verknüpfung Stadtbus - Straßenbahn ist eine hohe Anschlusssicherheit gewährleistet. Die Haltestelle Tinz weist auf Grund der Lage im öffentlichen Straßenraum und der Entfernung zwischen den beiden Haltestellen Mängel auf. Die Qualität einer Verknüpfungsstelle konnte noch nicht hergestellt werden. Im Zuge des Neubaus des Streckenabschnittes Grüner Weg - Thüringer Straße soll eine neue Verknüpfungsstelle Nord (Berufsakademie) geschaffen werden. Im Bereich Straße des Bermanns/Berliner Straße bestehen lange Umsteigewege zwischen Stadt- und Regionalverkehr; eine Umgestaltung ist notwendig.

Übergänge zwischen Regional- und Stadtverkehr sind auch an weiteren, gemeinsam bedienten Haltestellen möglich.

### Landkreis Greiz

Die neugestalteten Omnibusbahnhöfe in Greiz und Gera sichern neben der Vernetzung der Verkehrsträger Bahn und Bus auch die Verknüpfung der Regionalbuslinien untereinander und mit dem Stadtverkehr in Greiz und Gera mit kurzen, sicheren und barrierefreien Wegen.

Als weitere Verknüpfungspunkte Bus - Bus sind im Landkreis Greiz von Bedeutung:

- |                           |                                |
|---------------------------|--------------------------------|
| - Auma, Markt             | - Greiz, Puschkinplatz         |
| - Zeulenroda, ob. Bahnhof | - Weida, Markt                 |
| - Ronneburg, Markt        | - Münchenbernsdorf, Wartehalle |
| - Hohenölsen, Ort         | - Mehla, Kreuzung.             |

Anschlüsse werden dabei im Rahmen der Möglichkeiten sichergestellt. Längere Übergangszeiten sind zum Teil jedoch nicht auszuschließen, da insbesondere bei den Erschließungsnetzlinien die Fahrplanlagen der einzelnen Fahrten vorrangig von den Erfordernissen des Schülerverkehrs bestimmt werden.

#### 2.4.4.4 Intermodale Verknüpfung

Auf Grund des großen Einzugsbereiches von SPNV-Zugangsstellen und deren teilweise abseitiger Lage kommt dem Individualverkehr als Zubringer zum SPNV eine besondere Bedeutung zu.

An den SPNV-Zugangsstellen im Nahverkehrsraum sind bis auf wenige Ausnahmen **Park+Ride-** und **Bike+Ride-Anlagen** vorhanden bzw. geplant (vgl. hierzu /12/). Dementsprechend besitzen auch alle Bahnhöfe in Gera (außer Gessental) Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder.

An den Haltestellen des übrigen ÖPNV bestehen derzeit keine P+R- und B+R-Anlagen.

## 2.4.5 Infrastruktur und Fahrzeuge

### 2.4.5.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Einem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Haltestellen und Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes besondere Bedeutung zu. Die Haltestellen sind die „Visitenkarten“ der Verkehrsunternehmen.

#### **Schienerpersonennahverkehr**

Eine ganze Reihe Bahnhöfe und Haltepunkte im Nahverkehrsraum Gera/Greiz haben bereits eine Aufwertung erfahren und wurden den heutigen Anforderungen bezüglich Zugang, Gestaltung und Ausstattung angepasst. Insbesondere mit der Realisierung der Umbaumaßnahmen an den Bahnhöfen Gera Hbf., Gera-Süd und Gera-Zwötzen hat der SPNV und dessen Verknüpfung mit dem StPNV deutlich an Attraktivität gewonnen. In den nächsten Jahren werden weitere SPNV-Zugangsstellen im Nahverkehrsraum entsprechend den Festlegungen im Nahverkehrsplan für den SPNV im Freistaat Thüringen notwendigen Sanierungen unterzogen; das betrifft u.a. Zeulenroda unt. Bf., Wünschendorf, Berga, Hohenleuben und Niederpöllnitz. Schwerpunkte sind dabei Neubau der Bahnsteige, Verbesserung der Ausstattung (z.B. Wetterschutzeinrichtungen) und der Fahrgastinformation, barrierefreie Gestaltung und Maßnahmen zur Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern.

#### **Stadtverkehr**

In der Stadt Gera existieren insgesamt 184 Haltestellenbereiche mit 359 Haltestellen, die mit einem einheitlichen Informationssystem ausgestattet sind. 177 Haltestellen besitzen einen Fahrgastunterstand. Alle in den vergangenen Jahren aufgestellten Unterstände verfügen über ein modernes Design, entsprechen den funktionalen Anforderungen und bieten damit eine hohe Aufenthaltsqualität. 67 Fahrkartenautomaten sind an entsprechend frequentierten Standorten installiert. Teilweise ist ein akustisches Informationssystem vorhanden. Die Verknüpfungspunkte verfügen über eine dynamische Fahrgastinformation.

Der Haltestellenzustand im ländlichen Bereich ist verbesserungswürdig.

Die zentrale Umsteigehaltestelle Heinrichstraße verfügt über 6 Bahnsteige, an denen Straßenbahn und Bus gemeinsam halten und die damit optimale Umsteigebedingungen sichern.

#### **Regionalverkehr**

Im Landkreis existieren einschließlich der kleinen Stadtverkehre ca. 900 Haltestellen. Die Grundausstattung mit Haltestellenschild, Liniennummer, bedienendes Unternehmen und Fahrplanaushang ist bei allen Haltestellen vorhanden. Der Haltestellename ist in der Regel am Haltestellenmast angegeben, er erscheint außerdem auf dem Fahrplanaushang. Die Aufstellung von Fahrgastunterständen erfolgt unter Beachtung der Bedeutung der Haltestellen in Regie der Kommunen. In den letzten Jahren wurde die Modernisierung und Aufwertung der Haltestellen kontinuierlich fortgeführt.

Schwerpunkte hierbei waren neben der Sicherstellung der Grundausstattung insbesondere die weitere Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

An den Haltestellen noch zu verzeichnende Mängel betreffen vor allem:

- Zu geringe Dimensionierung und ungenügende oder fehlende Befestigung der Warteflächen (insbesondere bei Haltestellen außerhalb bzw. in Randbereichen der Gemeinden)
- Fehlen eines sicheren Zuganges zur Haltestelle (keine Anbindung an das örtliche Gehwegnetz).
- Durch Vandalismus beschädigte Einrichtungen (zerstörte Glasscheiben, besprühte Wände, demontierte Sitzbänke, besprühte oder entfernte Fahrplanaushänge).

Mit dem Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes in Greiz direkt am Hauptbahnhof (2003) und der Neugestaltung des ZOB am Hauptbahnhof Gera (Abschluss 2007) wurden optimale Bedingungen für die Vernetzung der Verkehrsträger und eine hohe Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste an diesen zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkten geschaffen.

Von den in die Stadt Gera einfahrenden Regionalbuslinien werden sowohl Haltestellen des Stadtverkehrs mit genutzt als auch eigene Haltestellen bedient. An der Zentralhaltestelle Heinrichstraße stehen für den Regionalbus 2 Bahnsteige zur Verfügung.

#### 2.4.5.2 Fahrwege

##### **SPNV**

Alle im Nahverkehrsraum verlaufenden SPNV-Strecken sind eingleisig und nicht elektrifiziert. Nicht zufriedenstellend sind die auf einigen Strecken gegenwärtig erzielbaren Reisegeschwindigkeiten. Das betrifft insbesondere die KBS 540 Gera - Gößnitz, KBS 546 Gera - Zeulenroda - Mehltheuer und KBS 550 Gera - Leipzig. Hier sind in den nächsten Jahren Baumaßnahmen vorgesehen.

##### **Stadtverkehr Gera**

Rund 75 % der sich mit Stand November 2006 in Betrieb befindlichen Gleisanlagen der **Straßenbahn** verlaufen auf eigenem Gleiskörper und damit abgeschirmt vom Kfz-Verkehr.

Durch regelmäßig durchgeführte Erneuerungsmaßnahmen ist der Zustand der Straßenbahngleisanlagen insgesamt als gut einzuschätzen. Auch in den nächsten Jahren wird das Stadtbahnmodernisierungs- und Ausbauprogramm fortgesetzt (besondere Bahnkörper Tinzer Straße und Bieblach-Ost; Stadtbahn-Programm Stufe 2).

Das **ÖPNV-Beschleunigungsprogramm** wurde im Rahmen der Neubaumaßnahmen sowie einzelner Knotenanpassungen erfolgreich begonnen; mit Stand Januar 2007 erhalten die Straßenbahn an 28 und der Bus an 11 Lichtsignalanlagen eine Bevorrechtigung.

## Regionalverkehr Landkreis Greiz

Der Zustand des vom ÖPNV befahrenen Straßennetzes ist im Allgemeinen als gut zu bezeichnen. Unzulänglichkeiten sind meist punktuell begrenzt und betreffen u.a.:

- hohes Verkehrsaufkommen im Bereich der Städte
- Tonnagebegrenzungen (z.B. auf der Brücke Brüderstraße in Weida)
- unzureichender Winterdienst (z.B. Straße zwischen Kahmer und Gottesgrün).

Eine Bevorrechtigung des ÖPNV ist bisher nur an einer Lichtsignalanlage in Greiz realisiert. Künftig soll eine Bevorrechtigung des Regionalbusses auch in Gera möglich sein.

### 2.4.5.3 Betrieblich-technische Einrichtungen

Von den im Planungsraum konzessionierten Verkehrsunternehmen werden insgesamt 7 **Betriebshöfe** betrieben, die alle nach 1990 gebaut wurden, auf das jeweilige Bediengebiet abgestimmt sind und alle Anforderungen an Abstellung, Wartung/Unterhaltung und Betrieb der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge erfüllen.

- GVB in Gera-Zwötzen
- PRG/RVG in Greiz-Gommla (36 Fahrzeuge), Zeulenroda (26 Fahrzeuge) und Gera (48 Fahrzeuge); jeweils mit Waschanlage, Tankstelle und Werkstatt; Abstellfläche jeweils überdacht
- Fa. Heyne in Berga, Fa. Herzum in Korbußen, Fa. Piehler in Seelingstädt.

Beim GVB und bei der PRG/RVG ist jeweils ein **rechnergesteuertes Betriebsleitsystem** (RBL) im Einsatz, welches u.a. Funk, Standortverfolgung und Bevorrechtigung an LSA ermöglicht.

### 2.4.5.4 Fahrzeuge

#### SPNV

Auf den im Nahverkehrsraum Stadt Gera/LK Greiz vorhandenen SPNV-Linien werden gegenwärtig eingesetzt:

- Dieseltriebwagen der Baureihe BR 612 auf den RE-Linien 1 und 3 (auch künftig vorgesehen)
- Dieseltriebwagen der Baureihe BR 642 auf allen übrigen Linien, je nach Zugprodukt und Linie in Doppeltraktion oder als Einzelfahrzeug (auch künftig vorgesehen). Lediglich auf der RE-Linie 12 sind ergänzend zur BR 642 z.T. noch lokbespannte Wagenzüge im Einsatz; künftig soll hier teilweise auch die BR 612 verkehren.

Mit den eingesetzten Triebwagen ist ein Standard erreicht, der den Fahrgästen einen hohen Reisekomfort bietet. Die Baureihe 642 gestattet durch die Niederflurbauweise einen niveaufreien und zügigen Fahrgastwechsel.

### **Stadtverkehr Gera**

Vom GVB wird folgender Fuhrpark betrieben:

- Bereich Straßenbahn
  - 6 Niederflurfahrzeuge NGT8G (Baujahr 2006), Einsatz vorwiegend auf Linie 1
  - 46 Tatra-Bahnen KT4D (Baujahr 1978 - 1990),  
34 Fahrzeuge wurden modernisiert, 30 davon mit Choppersteuerung, 6 haben ein Niederflurmittelteil (KTNF8)
- Bereich Bus
  - 10 Gelenk-, 30 Standardbusse, alle niederflurig (Stand 12/2006)
  - durchschnittliches Fahrzeugalter ist mit 8,2 Jahren relativ hoch
  - Zuführungsraten sind ungleichmäßig über die Jahre verteilt, kontinuierliche Fahrzeugerneuerung erfordert jährlich ca. 3 Neufahrzeuge.

Die eingesetzten Fahrzeuge werden den heutigen Anforderungen an den Beförderungskomfort gerecht. Der bisher geringe Niederfluranteil bei der Straßenbahn wurde mit den 6 neuen NGT8G erhöht; die Beschaffung von weiteren Fahrzeugen dieses Typs ist geplant. Mit den vorhandenen NGT8G und KTNF8 verkehren auf Linie 1 generell Niederflurfahrzeuge, auf Linie 3 ist aller 20 Minuten ein derartiges Fahrzeug im Einsatz.

### **Regionalverkehr LK Greiz**

Von der **PRG und RVG** wird folgender Fuhrpark unterhalten:

- 105 Busse für den Linienverkehr (Stand 11/2006)
- darunter 16 Niederflurfahrzeuge und 29 Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Erdgasantrieb;  
der Einsatz letzterer hat sich vor allem in den sensiblen Innenstadtbereichen bewährt
- Fahrzeuge sind überwiegend Standard- und Überlandlinienbusse; Kleinbusse kommen nur auf ausgewählten Relationen zum Einsatz
- Durchschnittsalter liegt mit 7,9 Jahren im üblichen Rahmen; die Baujahre reichen von 1992 bis 2005
- Zuführungsraten innerhalb der Jahre sind relativ schwankend; kontinuierliche Fahrzeugerneuerung erfordert jährlich ca. 6...7 Neufahrzeuge.

Die **Unternehmen Herzum, Heyne und Piehler** haben insgesamt 25 Fahrzeuge im Bestand (2005).

Komfort und Kapazität der im Regionalverkehr und den kleinen Stadtverkehren eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen.

## 2.4.6 Tarif, Information, Service

### 2.4.6.1 Tarif

Im Stadtverkehr Gera, im Regionalverkehr und in den kleinen Stadtverkehren des Landkreises Greiz gelten unterschiedliche Tarife.

#### **Stadtverkehr Gera**

Das Fahrausweissortiment der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH umfasst

- Einzelfahrschein normal und ermäßigt
- Espresso-Ticket
- Tageskarte normal und ermäßigt
- 30-Tage-Karte normal und für Auszubildende, jeweils personengebunden; gültig 30 Tage ab Entwertung
- Stadtkarte (ABO-Monatskarte), übertragbar auf zwei weitere Personen,  
Zusatznutzen: kostenlose Mitnahme von 4 Kindern bis zum 14. Geburtstag (für alle Kartennutzer) sowie von einem Erwachsenen am Wochenende/an Feiertagen (nur für Karteninhaber).

Damit ist das Fahrausweissortiment einfach und überschaubar. Trotz des Fehlens von Mehrfahrtenkarten, Wochenkarten und Familientageskarten ist das Angebot als ausreichend einzuschätzen, wozu insbesondere auch der günstige Preis der Tageskarten beiträgt.

Während der Sommerferien gibt es das Schüler-Ferienticket. Anerkannt werden darüber hinaus überregionale Angebote wie z.B. Thüringen-Ticket, Schöne-Wochenende-Ticket und das City-Ticket der DB.

Unentgeltlich werden befördert: Kinder unter 6 Jahren in Begleitung Erwachsener, Kinderwagen und Handgepäck sowie Inhaber von Schwerbehindertenausweisen mit Beiblatt und gültiger Wertmarke.

Fahrausweise fremder Verkehrsunternehmen haben in den Fahrzeugen der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH keine Gültigkeit.

Tarifanpassungen wurden zwischen 01.08.2001 und 01.08.2005 jährlich vorgenommen; die letzte Erhöhung erfolgte im April 2007. Die Steigerungen über den Gesamtzeitraum betragen

- +33 % / +11 %      Einzelfahrschein normal/ermäßigt
- +28 % / +14 %      Tageskarte normal/ermäßigt
- +35 %                30-Tage-Karten
- +45 %                Stadtkarte (ABO)

und sind damit als nicht unerheblich zu bewerten.

## Regionalverkehr und kleine Stadtverkehre

Im Regionalverkehr wird ein Kilometer-Tarif angeboten, der für alle Regionallinien der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz zur Anwendung kommt.

Der Tarif für die Stadtverkehre Greiz, Zeulenroda und Weida gilt jeweils auf den innerstädtischen Linien und ausgewählten Regionallinien innerhalb von festgelegten Streckenbereichen in diesen Städten.

Das Fahrausweissortiment der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz umfasst

- Einzelfahrt normal und ermäßigt
- 6-Fahrtenkarte normal und ermäßigt
- Wochenkarte normal und ermäßigt
- Monatskarte normal und ermäßigt
- Jahreskarte.

Die Zeitkarten sind jeweils an die Woche, den Monat bzw. das Jahr gebunden. Die Zeitkarten im Regionalverkehr gibt es auch für nur eine Richtung. In den Stadtverkehren werden zusätzlich noch die Tageskarte und das Familientagesticket angeboten.

Gültige Fahrausweise fremder Verkehrsunternehmen werden auf ausgewählten Linien und Streckenabschnitten anerkannt; das EgroNet-Ticket hat auf allen Linien Gültigkeit. Weiterhin gilt der Gemeinschaftstarif „Weidatalticket“ mit der Deutschen Bahn AG auf ausgewählten Regionallinien (Tarifangebot endet am 09.06.2007).

Die Einführung der Tageskarte und des Familientagestickets für die Stadtverkehre Greiz, Zeulenroda und Weida ab 2005 ist positiv zu bewerten.

Die Tarifordnungen sind übersichtlich gestaltet. Nachteilig zu bewerten sind allerdings die Regelungen für die Anerkennung der Stadtverkehrstarife auf einzelnen Regionallinien und die Anerkennung von Fahrausweisen fremder Verkehrsunternehmen (nur für Insider verständlich).

Regionalfahrausweise gelten nicht für die Weiterfahrt in den Stadtverkehren.

Mit der Entwicklung eines Gemeinschaftstarifes für den Landkreis Greiz und die Stadt Gera sollen diese Unzulänglichkeiten abgestellt werden und deutliche Vereinfachungen für den Fahrgast eintreten. Dieses Projekt läuft seit Herbst 2006 parallel zur Erarbeitung des Nahverkehrsplanes.

Nach der Tarifumrechnung mit der EURO - Einführung 2002 erfolgte im Jahre 2005 eine Tarifanpassung in der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz. Die Preissteigerungen betragen

- +2 ... 9 %           Einzelfahrten und Zeitkarten für den Regionalverkehr LK Greiz
- +9 ... 15 %        Einzelfahrten und Zeitkarten für die Stadtverkehre Greiz und Zeulenroda
- +25 %             Einzelfahrten und Zeitkarten für den Stadtverkehr Weida.

Die Tarifierhöhungen waren damit bis auf den Stadtverkehr Weida weitestgehend moderat. Da im Regionalverkehr die Preiserhöhung mit einem festen Betrag je Kilometer erfolgte, wird mit zunehmender Fahrtlänge die Belastung für den Fahrgast prozentual immer geringer.

#### 2.4.6.2 Liniennetz- und Fahrplaninformation

##### **Gedruckte Fahrplaninformationen**

Die Fahrpläne für den Stadtverkehr Gera und den Regionalverkehr im Landkreis Greiz sind in getrennten Fahrplanbüchern zusammengefasst.

##### **Stadtverkehr Gera**

Das Fahrplanbuch 2006/2007 bietet die grundlegenden Informationen für den Stadtverkehr Gera. Es enthält die Fahrplantabellen aller im Stadtverkehr verkehrenden Straßenbahn- und Stadtbuslinien der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH. In einem beigelegten farbigen Netzplan sind die Linienverläufe schematisch dargestellt. Nicht enthalten sind allerdings Hinweise zum gültigen Fahrausweissortiment und zu den Tarifen. Hierzu gibt es eine gesonderte Tarif-Fibel.

Vervollständigt wird das Fahrplanbuch durch:

- Wichtige Rufnummern des Verkehrsunternehmens
- Anschriften und Rufnummern des Kundenservice
- Angaben zum Nachtverkehr
- Hinweise zu Änderungen gegenüber dem Vorjahresfahrplan
- Ausführliche Informationen zur neuen Straßenbahnlinie 1 mit Anschlussmöglichkeiten und wichtigen städtischen Zielen
- Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VO-ABB)
- Schematische Darstellung der Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße.

Für die weitere Qualitätsverbesserung im Fahrplanbuch sind folgende Hinweise zu prüfen:

- Angaben zum Fahrausweissortiment und -erwerb und zu den Tarifen
- Aufnahme der Fahrplantabellen für den SPNV
- ggf. Abfahrts-/Ankunftstafeln zum SPNV für Gera Hbf. und Gera-Süd
- ggf. Abfahrts-/Ankunftstafeln des Busbahnhofes Gera.

##### **Regionalverkehr Landkreis Greiz**

Das Fahrplanbuch 2006/2007 für den Landkreis Greiz ist gut gegliedert und enthält alle für den Fahrgast wesentlichen Informationen zum Regionalverkehr. Angegeben sind auch die Tarifordnungen für den Regionalverkehr und die kleinen Stadtverkehre

sowie die Fahrplantabellen anderer Verkehrsunternehmen, die in den Landkreis einbrechen.

Vervollständigt wird das Fahrplanbuch durch:

- Visitenkarten der beteiligten Verkehrsunternehmen mit Anschrift, Rufnummer und angebotenen Dienstleistungen
- Ausführliche Informationen zur BUGA 2007 in Gera und Ronneburg
- Anschriften und Rufnummern der Servicebüros
- Ortsverzeichnis mit Liniennummern
- die Allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen für den Linien- und Schulbusverkehr mit Kraftfahrzeugen
- Liniennetz der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Greiz
- Liniennetz Stadtverkehr Greiz.

Ansätze für weitere Qualitätsverbesserung im Fahrplanbuch sind:

- Ergänzung der Fahrplantabellen mit Anschlussleisten zu weiterführenden Verkehren, wenn Anschlüsse bestehen
- Aufnahme der Fahrplantabellen für den SPNV
- ggf. Abfahrts-/Ankunftstafeln SPNV für Hbf. Gera
- ggf. Abfahrts-/Ankunftstafeln der Busbahnhöfe Gera und Greiz
- Hinweise, wo Fahrausweise erworben werden können
- Farbige Darstellung des Liniennetzes für den Landkreis Greiz.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, die Stadt- und Regionalverkehre im Gültigkeitsraum des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes Stadt Gera/Landkreis Greiz in einem gemeinsamen Fahrplanbuch zusammenzufassen und darzustellen. Als ebenfalls notwendig erachtet wird die Aufnahme der Fahrplantabellen für den SPNV und ggf. der Abfahrts-/Ankunftstafeln SPNV für die Hauptbahnhöfe Gera und Greiz; Voraussetzung hierfür ist eine Harmonisierung des Fahrplanwechsels von SPNV und StPNV.

### **Information in den Fahrzeugen**

In den Straßenbahnen und Stadtbussen wird sowohl optisch wie auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. In allen Fahrzeugen hängen Liniennetzpläne und Tarifinformationen aus. In den Regionalbussen ist in der Regel zumindest die Haltestellenanzeige realisiert. Die Information in den Fahrzeugen ist insgesamt als zweckentsprechend und ausreichend zu bezeichnen. Bei der Bildung von Kooperationen zwischen Stadt- und Regionalverkehr zur Schaffung integrierter Angebote bei der Bedienung der Stadt Gera ist sicherzustellen, dass alle Fahrzeuge das gleiche Informationsniveau aufweisen.

In den Regionalbussen ist eine Haltestellenanzeige bzw. -ansage nur teilweise realisiert; neue Fahrzeuge werden allerdings generell mit dieser Ausrüstung beschafft.

## Telefonische Fahrplanauskunft

Telefonische Fahrplanauskünfte für den Stadt- und Regionalverkehr erfolgen über die Service- und Kundenbüros bzw. Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen während deren Öffnungs-/Geschäftszeiten. Die Rufnummern, Öffnungszeiten und Anschriften sind auch im jeweiligen Fahrplanheft und auf den Fahrplanaushängen angegeben. Außerhalb der Öffnungszeiten sind einfache Fahrplanauskünfte auch bei den Einsatzstellen von GVB, PRG und RVG erhältlich.

Für Auskünfte zum regionalen SPNV-Angebot bestehen bei der DB AG die 24-Stunden-Hotline 01805 / 194 195 (aus dem Festnetz in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen / 14 Ct/Min), die Automatische Fahrplanauskunft unter 08001 / 50 70 90 (kostenlos), der Service-Point Gera 03 65 / 8 00 59 06 und das Info-Telefon für Fahrplanänderungen wegen Bauarbeiten 01801 / 629 629 (4,6 Ct/Min).

Auskünfte zu Fahrplan und Tarifen der Vogtlandbahn erteilt die Tourismus- und Verkehrszentrale Vogtland unter 03744 / 19 44 9.

## Elektronische Fahrplanauskunft

Die elektronische Fahrplanauskunft für den SPNV und ÖPNV im Stadtgebiet Gera und dem Landkreis Greiz wird über die elektronischen Auskunftssysteme der DB AG ([www.bahn.de](http://www.bahn.de), [www.bahn.hafas.de](http://www.bahn.hafas.de)) und des VVV ([www.vogtlandauskunft.de](http://www.vogtlandauskunft.de)) gewährleistet. Diese sind auch von den Unternehmensinternetadressen des GVB ([www.gvbgera.de](http://www.gvbgera.de)) und der RVG/PRG ([www.rvg-gera.de](http://www.rvg-gera.de), [www.prg-greiz.de](http://www.prg-greiz.de)) aus erreichbar. Über die Internetadressen der Unternehmen können zudem die Fahrplanta-bellen für alle jeweils bedienten Linien des Stadt- und Regionalverkehrs in statischer Form abgerufen werden.

### 2.4.6.3 Tariffinformation und Fahrscheinerwerb

#### Tariffinformation

Diese können generell bei den Servicestellen der Verkehrsunternehmen abgefragt bzw. auf deren Internetseiten abgerufen werden. Im Taschenfahrplan der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz sind die Tarife für den Regionalverkehr und die kleinen Stadtverkehre einschließlich der den jeweiligen angebotenen Tarifen zugehörigen weiterführenden Bestimmungen und Regelungen wie Nutzungsdauer, Mitnahmeregelungen, Erwerb von ABO-Karten, Anschlussfahrtscheine, Sondertickets, Tarifanerkennungen usw. ebenfalls enthalten. Für den Stadtverkehr Gera gibt es eine separate Tarif-Fibel, die allerdings keine Angaben zur Höhe der aktuellen Tarife enthält.

In den Fahrzeugen hängt in der Regel ein Auszug aus der Preistabelle aus. An den Haltestellen des GVB ist das ebenfalls der Fall; an Regionalverkehrshaltestellen meist nur dann, wenn entsprechend große Informationsvitrinen zur Verfügung stehen.

Die Tarife für die Nutzung von Linien fremder, in den Planungsraum einfahrender Verkehrsunternehmen sowie für Fahrten, die über das Bediengebiet der Verkehrsge-

meinschaft Landkreis Greiz hinausgehen, sind bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen zu erfragen.

### **Fahrscheinerwerb**

Fahrausweise für den **Stadtverkehr Gera** können erworben werden:

- im Kundenservice des GVB
- an 67 stationären Fahrausweisautomaten (Fahrausweise sind bei Ausgabe schon entwertet!)
- an mobilen Automaten in den Bussen des Stadtverkehrs
- in über das Stadtgebiet verteilten Agenturen und Geschäften des Einzelhandels (Liste hierzu in der Tarif-Fibel ist nicht aktuell).

Der bargeldlose Fahrausweis ist an den mobilen Automaten sowie einem Teil der stationären Fahrausweisverkaufsautomaten möglich (Geldkarte mit Chip). Die Bedienung der stationären Fahrausweisverkaufsautomaten erfolgt menügeführt über einen Bildschirm und ist damit insbesondere für ältere Bürger gewöhnungsbedürftig. Bei starker Sonneneinstrahlung kann die Erkennbarkeit des Bildschirmes eingeschränkt sein.

Im **Regionalverkehr** werden die Fahrausweise über die mobilen Fahrscheindrucker vom Fahrer ausgegeben und können auch im Verkehrsbüro erworben werden.

Ein personenbedienter Fahrkartenverkauf im SPNV ist nur noch im Hauptbahnhof Gera verfügbar; ansonsten sind die stationären und mobilen Fahrausweisverkaufsautomaten zu nutzen.

Der Erwerb von ÖPNV-Fahrausweisen ist damit im gesamten Planungsraum zu jeder Zeit sichergestellt.

#### **2.4.6.4 Beratung und Service**

Über die Kundenservicezentralen der GVB in der Zoitzbergstraße und in den Gera - Arcaden sowie das Verkehrsbüro der PRG in Greiz können sowohl persönlich als auch telefonisch Informationen zum ÖPNV eingeholt werden. Die Büros bieten seitens der Mitarbeiter eine kompetente Beratung.

Die positive Akzeptanz der beiden Kundenbüros des GVB, insbesondere des Kundenservice an den Gera Arcaden, beweist die Notwendigkeit dieser Serviceeinrichtungen.

Eine Mobilitätszentrale, als umfassende Informationsstelle für alle Angebote des ÖPNV, konnte in Gera noch nicht umgesetzt werden.

Die Internetauftritte des GVB und der PRG/RVG bietet für die Kunden alle wichtigen Informationen zu Linien, Fahrplänen, Tarifen, Fahrplanänderungen usw. Für Fahrplanauskünfte erfolgt eine Verlinkung zu [www.bahn.de](http://www.bahn.de).

Die Möglichkeiten, den Kunden über Faltblätter, Broschüren, öffentliche Werbung u.ä. über den ÖPNV zu informieren und auf diesem Weg auch Neukundenpotenziale anzusprechen, werden durch die Verkehrsunternehmen unterschiedlich stark genutzt.

Persönliche Beratungsmöglichkeiten zum SPNV bestehen im Reisezentrum der DB AG im Hauptbahnhof Gera.

### **2.4.7 Organisation**

Die kreisfreie Stadt Gera und der Landkreis Greiz sind gemäß § 3 (1) ThürÖPNVG Aufgabenträger für den StPNV. Als politische Ebene machen sie verkehrspolitische Vorgaben zur Entwicklung des ÖPNV in ihrem Zuständigkeitsbereich und übernehmen die finanzielle Verantwortung für die auf ihrem Territorium erbrachten Verkehrsleistungen. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird vom Land wahrgenommen.

In der Stadt Gera ist die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH für die Durchführung des ÖPNV zuständig. Für die Straßenbahn- und 11 Buslinien ist der GVB alleiniger Konzessionsinhaber, für 8 Buslinien besteht eine gemeinschaftliche Konzession mit der RVG. Außer der Fahrgastbeförderung gehört zu den Aufgaben des GVB auch die Organisation und Planung des Angebotes, die Instandhaltung und Modernisierung der Fahrzeuge und Schienenanlagen und der Bau neuer Anlagen. Die Gesellschafteranteile des GVB liegen zu 100 % bei der Stadtwerke Gera AG, deren Gesellschafter wiederum die Stadt Gera ist.

Im Landkreis Greiz ist der StPNV ebenfalls nach dem Zwei-Ebenen-Modell organisiert. Die im Landkreis konzessionierten 5 Verkehrsunternehmen (vgl. Abschnitt 2.2.4), die in der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Greiz zusammengeschlossen sind, realisieren neben der Durchführung des Regionalverkehrs und der kleinen Stadtverkehre Management-Aufgaben wie Fahrplangestaltung, Information und Service, Abrechnung, Marketing und Controlling entsprechend den Vorgaben des Aufgabenträgers. Die beiden kommunalen Unternehmen PRG und RVG werden über die Service- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greiz gemeinsam verwaltet.

Die beiden Aufgabenträger wie auch die Verkehrsunternehmen arbeiten eng zusammen, um eine koordinierte und integrierte Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum umzusetzen und damit attraktive Bedingungen für die Fahrgäste zu schaffen. In diesem Rahmen erfolgt auch die Entwicklung eines einheitlichen Tarifs für den Nahverkehrsraum Stadt Gera/Landkreis Greiz.

Mit Einführung des Fahrgastbeirates in Gera konnte eine neue Ebene der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen begonnen werden. Fahrgäste haben damit ein aktives Mitspracherecht.

## **2.5 Wettbewerbsrechtlicher Rahmen**

### **Genehmigungsrechtliche Rahmenvorgaben**

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.03.1961 /6/ enthält die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahnverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen).

Unter Beachtung der mit dem Urteil des 3. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes BVerwG3 C33.06 vom 19. Oktober 2006 festgestellten zulässigen Teilbereichsausnahme vom grundgesetzlichen Vorrang der EG-Gesetzgebung nach § 23 Grundgesetz der Bundesrepublik für die Anwendung der Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 i. d. F. der EG-VO 1893/91 für eigenwirtschaftliche Verkehre bestimmt das PBefG insbesondere:

- Nach § 8 (4) PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen.
- Eigenwirtschaftlich sind nach § 8 (4) PBefG Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, gesetzliche Ausgleichsleistungen und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn.
- Weiterhin wird in § 13 (3) PBefG verlangt, dass bei einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung ein Unternehmer angemessen zu berücksichtigen ist, wenn dieser den Verkehr unter den Voraussetzungen des § 8 (3) (Nahverkehrsplan) jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben hat.
- Nur wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich nicht zu erreichen ist, ist die Verordnung (EWG) 1191/69 maßgeblich.
- Die eigenwirtschaftliche Genehmigung kann nach § 13 (2a) PBefG versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 (3) Satz 2 nicht im Einklang steht.

Dieser Nahverkehrsplan bildet nach § 8 (3) Satz 5 PBefG den Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und muss nach Satz 2 und 3 dabei die vorhandenen Verkehrsstrukturen zu berücksichtigen, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen sein, darf nicht zu Ungleichbehandlung einzelner Unternehmen führen und hat die Belange Behinderter und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Damit hat der Nahverkehrsplan die Bedeutung der Rahmenvorgabe des Aufgabenträgers ÖPNV für ein eigenwirtschaftliches Genehmigungsverfahren, das grundsätzlich einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe nach (EWG) 1191/69 vorangeht. An dieser Situation ändert sich durch die neue wahrscheinlich im Jahr 2007 von der EU zu verabschiedende Nachfolgeregelung zu dieser Verordnung nichts.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die neue EU-Verordnung im Herbst 2009 in Kraft tritt. Es steht noch nicht fest, in welchen Rahmen der Bundesgesetzgeber das nationale Personenbeförderungsgesetz anpassen muss, um die EU-Verordnung, die in jedem Mitgliedsstaat gilt, in die nationale Gesetzgebung einzubinden. Nach dem heutigen Verordnungsentwurf bleibt es bei einem vergaberechtlichen Verfahren nur, wenn Beförderungsleistungen direkt ausgeschrieben werden. Für die Fälle bei denen es zur Übertragung eines Dienstleistungsauftrages sowohl im wettbewerblichen Verfahren als auch bei einer Direktvergabe durch die zuständige Behörde kommt, ist die Regelung der neuen EU-Verordnung einschließlich ihrer künftigen Einbindung im nationalen Recht zu beachten.

Der Nahverkehrsplan hat die vom Aufgabenträger definierte „ausreichende Bedienung“ mit ÖPNV-Leistungen und die Auswahlkriterien für einen ggf. im Rahmen des Antragsverfahren nach § 13 PBefG durchzuführenden Genehmigungswettbewerb

bzw. die Vorgaben für den Aufgabenträger im Rahmen einer Genehmigung nach § 13a zu beschreiben.

Sofern im Genehmigungsverfahren das Anspruchsverfahren nach § 13 PBefG infolge fehlender Anträge zu keinem Erfolg führt, ist nach der Verordnung (EWG) 1191/69 in Verbindung mit der Vergabeverordnung durch den Aufgabenträger ein Ausschreibungsverfahren zu der gemeinwirtschaftlichen Leistung durchzuführen und demjenigen nach § 13a PBefG i. V. mit VO über die geringsten Kosten die Genehmigung zu erteilen, der die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht.

Die neue wahrscheinlich noch im Jahr 2007 von der EU zu verabschiedende Nachfolgeregelung ermöglicht nach ihrem Inkrafttreten 2 Jahre nach Verabschiedung also 2009 ohne Anpassung im nationalen Recht darüber hinaus im Fall der Anwendung des § 13a PBefG dem Aufgabenträger, auf die Ausschreibung in folgenden Fällen zu verzichten und direkt die Genehmigung an den Unternehmer zu vergeben:

- Direktvergabe an ein Unternehmen, über das der Aufgabenträger eine vorherrschende Kontrolle, wie über eine eigene Dienststelle ausübt. Dieses Unternehmen darf dann aber nicht an einem anderen wettbewerblichen Verfahren teilnehmen oder teilgenommen haben und es muss den Großteil der Verkehrsleistung selbst und nicht durch Unterauftragnehmer erbringen und nur im Zuständigkeitsbereich des Auftraggebers einschl. solcher das Territorium verlassender Linien durchführen (In-House-Vergabe).
- Gebündelte Leistungen mit einem maximalen Leistungsumfang von 1 Mio € oder von maximal 300.000 Fplkm pro Jahr dürfen direkt vom Auftraggeber vergeben werden. Sofern die Vergabe an ein Unternehmen mit weniger als 23 Fahrzeuge vorgenommen wird gelten 2 Mio € bzw. 600.000 Fplkm/a.

### **Beihilferechtliche Rahmenvorgaben**

Entsprechend dem Urteil des 3. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes BVerwG3 C33.06 vom 19. Oktober 2006 ist die Genehmigungsbehörde bei einer Genehmigung eigenwirtschaftlich erbrachter Verkehrsleistungen nicht verpflichtet, eine beihilferechtliche Prüfung eventuell als handelsrechtliche sonstige Erlöse gewährte Zuschüsse vorzunehmen. Die rechtliche Sicherstellung obliegt ausschließlich dem jeweiligen Aufgabenträger bzw. Gesellschafter.

Es empfiehlt sich, die Zuschüsse an Verkehrsunternehmen an objektive Leistungsparameter zu knüpfen und diese in einer kommunalen Satzung zu verankern. Mit den Leistungsparametern werden Anreize für die Erfüllung des Nahverkehrsplanes geschaffen. Sie dürfen daher allenfalls so hoch sein, dass eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen erbracht und gleichzeitig Überkompensationen vermieden werden. Im Nahverkehrsraum Stadt Gera/Landkreis Greiz ist bisher die Zahlung der Beihilfen vertraglich zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen geregelt.

Die neue EU- Verordnung wird vorbehaltlich der Anpassung des nationalen Rechtes auch den beihilferechtlichen Rahmen abdecken, indem sie einheitliche Finanzierungsregelungen vorgibt. Durch die Aufgabenträger werden gemeinsam transparente, vorab bekannte und unternehmensunabhängige Finanzierungsparameter festgelegt, die dem Verkehrsunternehmen auf der Grundlage des Nahverkehrsplans eine Angebotsausgestaltung im Rahmen unternehmerischer Verantwortung ermöglichen.

# 3 Zielvorgaben und Entwicklungstendenzen

---

## 3.1 Ziele des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes

Entsprechend dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) §2 /1/ soll der ÖPNV im Landkreis Greiz und der Stadt Gera die Daseinsvorsorge sichern. Er soll die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen gewährleisten und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit gerecht werden, um eine attraktive Alternative zum MIV darzustellen. Der Gemeinsame Nahverkehrsplan soll den künftigen Rechtsrahmen der EU berücksichtigen.

Das Grundziel liegt in der Erhöhung des Anteils ÖPNV am Gesamtverkehr und der Berücksichtigung aller Verkehrsträger des Umweltverbundes. Der zu erarbeitende Gemeinsame Nahverkehrsplan soll Grundlage bei der Planung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Gebiet der Stadt Gera und des Landkreises Greiz sein.

Durch ein angepasstes SPNV-, Straßenbahn- und Buskonzept unter Nutzung der Verknüpfungsstellen im Gebiet des Landkreises Greiz und der Stadt Gera soll der nachhaltigen Sicherung und Weiternutzung der Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen Rechnung getragen und eine Qualitätsverbesserung im ÖPNV erzielt werden. Im Interesse der Nutzer des ÖPNV sollen die verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes mit möglichst vertakteten Angeboten verknüpft werden. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind konkurrierende Parallelverkehre weitestgehend abzubauen. Grundsätzlich ist die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des ÖPNV zu sichern.

Den Belangen und Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen, ist Rechnung zu tragen.

Insbesondere bei Neuinvestitionen im ÖPNV sollen höchste Umweltstandards sowie Barrierefreiheit gesichert werden. Dabei ist eine Differenzierung nach den Anforderungen im Stadt- und Regionalverkehr zu berücksichtigen.

Vorausschauend auf die Entwicklung des Gemeinsamen Tarifes im Gebiet des Landkreises Greiz und der Stadt Gera ist die Kompatibilität mit dem Verbundtarif Mittelthüringen zu berücksichtigen.

## 3.2 Prognose der Verkehrsnachfrage

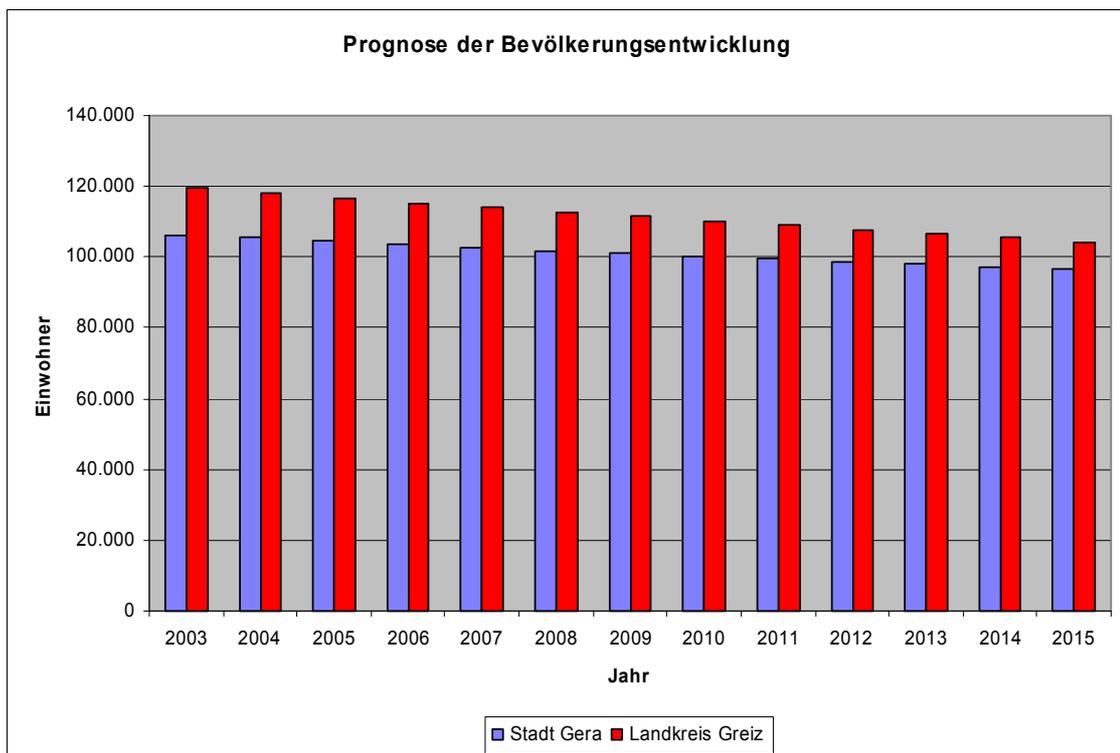
### 3.2.1 Strukturprognose

Die Entwicklung der Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz ist abhängig von der Entwicklung der demografischen und strukturellen Rahmenbedingungen.

Ausgehend von der Prognose der Strukturdaten (insbesondere Bevölkerungs-, Alters-, Schul-, Arbeitsplatzstruktur) können Tendenzen für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage abgeleitet werden.

#### Prognose der Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Thüringen bis 2020 vom Oktober 2004 /13/ setzt sich der Bevölkerungsrückgang in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz weiter fort. Von 2007 bis 2012 wird der Einwohnerverlust zu 3,7 % bzw. 5,4 % prognostiziert. Da die Ist-Einwohnerzahl 2005 bereits leicht unter dem Prognosewert liegt, ist ein noch ungünstigerer Verlauf nicht auszuschließen. Der Einwohnerrückgang liegt leicht über dem Durchschnitt von Thüringen.



Quelle: 10. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Thüringen

Abbildung 3-1: Einwohnerprognose Stadt Gera und Landkreis Greiz

Ursachen für den Bevölkerungsverlust sind hauptsächlich die Sterbeüberschüsse, aber auch Wanderungsverluste (insbesondere im Landkreis Greiz).

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen werden die Verschiebungen innerhalb der Altersgruppen die Potentiale für den ÖPNV beeinflussen. Ein deutlicher Verlust tritt in der Altersgruppe der 0- bis unter 20-Jährigen ein, die das Potenzial für den Schülerverkehr bilden (-9,7 % Gera, -15,2 % LK Greiz). Aber auch bei der Bevölkerung im „Arbeitsalter“ (20 bis unter 60 Jahre) liegt der Rückgang bei immerhin 6,4 bzw. 7,5 %. Die geburtenschwachen Jahrgänge nach der Wende wachsen in diese Altersgruppen hinein, während eher stark besetzte Jahrgänge diese Altersgruppe verlassen. Die Altersgruppe ab 60 Jahre hat dagegen einen leichten Zuwachs von etwa 4 % zu verzeichnen. Die Geburtenrückgänge und die steigende Lebenserwartung führen zu einer Erhöhung des Anteils der Bevölkerung im Rentenalter.

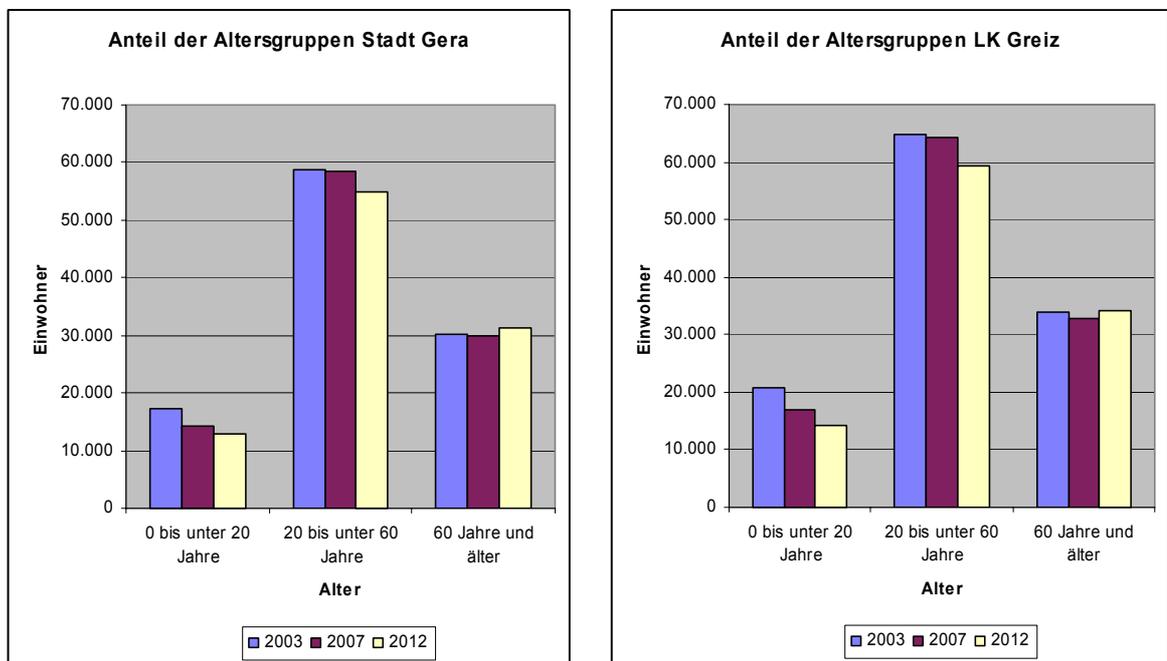


Abbildung 3-2: Einwohnerprognose nach Altersgruppen

## Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen

### Stadt Gera

Die für 2012 prognostizierten Schülerzahlen für die Stadt Gera gehen aus Tabelle 3-1 hervor. Demnach sind insbesondere in den Berufsbildenden Schulen weitere Rückgänge in der Belegung zu erwarten, die sich auf Grund des Anteils dieser Schülergruppe an den Fahrschulern in der ÖPNV-Nachfrage niederschlagen. Die Schülerzahlen der Gymnasien werden sich dagegen stabilisieren.

Schulform	Prognose der Anzahl Schüler		Entwicklung 2012 zu 2006
	2006/07	2012	
<b>Stadt Gera</b>			
Grundschule	2.504	2.650	<b>5,8 %</b>
Regelschule	1.453	1.340	<b>-7,8 %</b>
Gesamtschule + Waldorfschule	695	870	<b>25,2 %</b>
Gymnasium	1.958	1.940	<b>-0,9 %</b>
Förderschule	668	530	<b>-20,7 %</b>
Berufsbild. Schule	6.034	3.700	<b>-38,7 %</b>
<b>Summe</b>	<b>13.312</b>	<b>11.030</b>	<b>-17,1 %</b>

Quelle: Schülerprognose der Stadt Gera

**Tabelle 3-1: Prognose zur Entwicklung der Schülerzahlen in der Stadt Gera**

Gemäß dem Schulentwicklungsplan der Stadt Gera ist vorgesehen, zum 31.07.2008 die Grundschule Liebschwitz und die Regelschulen Langenberg und Zwötzen zu schließen. Bei den Gymnasien läuft das A.-Schweitzer-Gymnasium aus, die übrigen 3 Standorte sind gesichert. Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes wird möglicherweise auch die Grundschule Aga geschlossen. Damit wächst der Anteil Schüler, die den ÖPNV für den Schulweg nutzen müssen und die mittlere Reiseweite im Schülerverkehr steigt.

Weiterhin ist geplant, eine neue Regelschule an der Reichsstraße einzurichten, welche den Standort der Ostschule ersetzt und auch Ausgleich für die weggefallene RS Zwötzen ist (Aufnahme Schulbetrieb frühestens 2011).

### **Landkreis Greiz**

Die Umbrüche in der Schullandschaft des Landkreises Greiz sind im Wesentlichen abgeschlossen. Der Landkreis verfügt im Jahr 2006 über 27 Grundschulen, 14 Regelschulen, 4 Gymnasien und 7 Förderschulen, 6 berufsbildende Schulen. Geplant ist die Aufhebung von 2 Grundschulstandorten am Schuljahresende 2006/07 bei gleichzeitiger Errichtung von 2 neuen Grundschulen mit Schuljahr 2007/08.

Die Schülerzahlen des Landkreises haben bis zum Jahr 2006 einen Rückgang erfahren (vgl. Abschnitt 2.1). Ab 2007 wird bei den Grundschulen, Regelschulen und Gymnasien eine relative Stabilisierung eintreten (vgl. Tabelle 3-2). Dagegen ist bei den Berufsbildenden Schulen mit einem starken Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen. Da diese Schülergruppe eine starke Bindung an den ÖPNV hat, wird sich dies entsprechend auch auf die Nachfrage auswirken.

Schulform	Prognose der Anzahl Schüler nach Schuljahren							Entwicklung 2012 zu 2006
	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	
<b>Landkreis Greiz</b>								
Grund- /Förderschule	3.290	3.276	3.190	3.155	3.069	2.995	2.980	<b>-9,4%</b>
Regel- /Förderschule	2.846	2.671	2.690	2.766	2.904	2.984	2.953	<b>3,8%</b>
Gymnasium	2.314	2.199	2.098	2.018	2.099	2.174	2.210	<b>-4,5%</b>
Berufsb. Schule	2.282	2.087	1.874	1.697	1.394	1.242	1.183	<b>-48,2%</b>
<b>Summe</b>	<b>10.732</b>	<b>10.233</b>	<b>9.852</b>	<b>9.636</b>	<b>9.466</b>	<b>9.395</b>	<b>9.326</b>	<b>-13,1%</b>

Quelle: Schulverwaltungsamt Landkreis Greiz

Tabelle 3-2: Prognose zur Entwicklung der Schülerzahlen im LK Greiz

### Weitere für den ÖPNV relevante Tendenzen

- **Gewerbe- und Industriestandorte**

Die vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete sollen weiter entwickelt werden. Bei Neuansiedlungen ist die Anbindung an den ÖPNV zu gewährleisten. Eine besondere Rolle spielt dabei der Industriegroßstandort Ostthüringen an der BAB A4 bei Korbußen und das Industriegebiet Ronneburg Ost.

- **Motorisierung**

Der Motorisierungsgrad in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz liegt gegenwärtig jeweils leicht über dem Durchschnitt der kreisfreien Städte bzw. der Landkreise im Freistaat Thüringen. Der Sättigungsgrad ist jedoch bei weitem noch nicht erreicht, wie Werte vergleichbarer Gebietskörperschaften in den alten Bundesländern zeigen. Auch die 24. Shell-Prognose 2004 weist, bezogen auf die fahrfähige, erwachsene Bevölkerung, je nach Szenario ein Anwachsen der Motorisierung von 664 Pkw/1000 Erwachsene auf 725 bis 785 Pkw/1000 Erwachsene im Jahr 2030 aus.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich das Motorisierungswachstum in den nächsten Jahren fortsetzt, dabei aber, insbesondere durch die weiter steigenden Betriebskosten, eine nur vergleichsweise geringe Wachstumsrate erreicht wird. Die künftige Motorisierung wird dabei vor allem von den jüngeren Jahrgängen und Senioren sowie von berufstätigen Ehefrauen (Zweitwagen) genährt. Erhöhungen in der Pkw-Ausstattung haben nicht nur Einfluss auf den Stellplatzbedarf, sondern sind für das Verkehrsverhalten maßgeblich relevant. Ändert sich die Pkw-Verfügbarkeit in einem Haushalt, organisiert sich das Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder neu; auch Personen, die bisher mit dem ÖPNV, zu Fuß oder per Rad unterwegs waren, nutzen dann vermehrt Mitfahrtmöglichkeiten.

- **Fahrzeiten im MIV**

Es ist davon auszugehen, dass sich die MIV-Fahrzeiten im Planungsraum innerhalb der nächsten Jahre nicht wesentlich ändern, d.h. der Zunahme und damit Ver-

langsamung des Verkehrs insbesondere in Richtung der Stadt Gera aufgrund deren Sogwirkung als Zentrum bezüglich Arbeiten, Einkaufen und Freizeit werden punktuelle Verkehrs-Verbesserungen durch Infrastrukturausbau und verkehrorganisatorische Maßnahmen gegenüberstehen. Maßnahmen am Netz des MIV im Planungsraum werden sowohl die Sanierung bestehender Straßen und die Erhöhung der Durchlassfähigkeit einzelner Knoten als auch den Neubau von Ortsumgehungen (z.B. Bad Köstritz) und den Ausbau von Hauptverbindungsstraßen (B 92 Weida - Gera) betreffen.

- **Lage von Verkehrserzeugern**

Die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen in Stadtrandlagen bzw. außerhalb der Städte wird sich in dem bisherigen Maße nicht fortsetzen. Es ist eine zunehmende Orientierung auf kleinere Einkaufszentren innerhalb der Siedlungsschwerpunkte festzustellen. Der weitläufige, MIV-ausgerichtete Einkaufsverkehr wird damit auf hohem Niveau bestehen bleiben, aber nicht mehr wie bisher expandieren.

Auch für Behörden, größere Dienstleistungseinrichtungen o.ä. ist im Prognosezeitraum eine Verlagerung an periphere Bereiche nicht anzunehmen.

### 3.2.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Einen großen Anteil an der nachgefragten ÖPNV-Leistung im Planungsraum hat der **Schülerverkehr**. Infolge der Abnahme der Schülerzahlen im Grundschulbereich, im gymnasialen Bereich (noch bis ca. 2010) und an den berufsbildenden Schulen, wird auch die Anzahl der Fahrschüler weiter sinken. Diese Tendenz wird allerdings gedämpft durch das Hinzukommen neuer Fahrschüler und die Erhöhung der Reiseweiten im Ergebnis weiterer Schulschließungen und Zentralisierungen bei den Schulstandorten und auf Grund der zunehmenden Mobilitätserfordernisse in der Berufsausbildung.

Bei der Abschätzung der Nachfrageentwicklung in der Fahrgastgruppe der **20- bis 60jährigen**, die den Hauptteil der Bevölkerung stellt, spielen u.a. folgende Gesichtspunkte eine Rolle:

- Auch diese Altersgruppe unterliegt gemäß Bevölkerungsprognose (vgl. Abbildung 3-2) in den nächsten Jahren einem nicht unerheblichen Rückgang.
- Die Pkw-Verfügbarkeit sowohl in Gera als auch im Landkreis Greiz ist hoch und hat ihre Sättigung noch nicht erreicht.
- Die Zunahme der Kraftstoffpreise und der Kosten für die Fahrzeugunterhaltung bildet einerseits ein Potenzial für die verstärkte Nutzung des ÖPNV, führt andererseits aber relativ schnell auch zu einer Erhöhung der ÖPNV-Fahrpreise.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass in dieser Altersgruppe die Fahrgastpotenziale für den ÖPNV in den folgenden Jahren nicht zunehmen werden.

Der wachsende **Seniorenanteil** könnte einen positiven Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage haben. Mit zunehmendem Alter sinkt zwar die Mobilität insgesamt, andererseits sind Senioren eine interessante Zielgruppe für den ÖPNV. Der ÖPNV-Anteil an allen Wegen in dieser Gruppe ist schon heute höher als bei anderen Altersgruppen. Die Mobilitätsbedürfnisse dieser Gruppe unterscheiden sich jedoch zeitlich und räumlich vom Schüler- und Berufsverkehr und erfordern entsprechende Angebote des ÖPNV im Freizeit- und Einkaufsverkehr. Weitere Effekte werden deshalb davon abhängen, wie es gelingt, durch günstige, serviceorientierte Angebote diesen Personenkreis noch stärker an den ÖPNV zu binden. Denn die Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung nimmt auch hier zu.

Sofern bei künftigen Abwanderungen aus den Städten in das Umland die Bindung der neuen Umlandbewohner bezüglich Arbeit/Ausbildung und Einkauf/Besorgungen an die Städte erhalten bleibt, wird das zu neuen Pendlerbeziehungen führen. Im Ergebnis dessen werden vor allem die Beförderungsweiten und damit die Verkehrsleistung zunehmen. Das setzt voraus, dass auch weiterhin entsprechende Verbindungen von den zentralen Orten in das Umland angeboten werden.

Bezüglich des Einkaufsverkehrs ist festzustellen, dass die Einkaufszentren außerhalb des unmittelbaren Zentrum-Bereiches von Gera alle sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen sind, gleichzeitig aber auch sehr gut mit dem Pkw erreichbar sind und ein hohes Parkplatzangebot bereitstellen. Dies gilt gleichermaßen für den Landkreis Greiz.

Ein Vergleich des Anteils des ÖPNV an allen Wegen in der Stadt Gera mit den entsprechenden Werten anderer Städte ähnlicher Größenordnung macht deutlich, dass der ÖPNV mit einem Anteil von 20,2 % in Gera bereits sehr gut genutzt wird (im Jahr 2003 gemäß SrV 2003 der TU Dresden). So erreichen Jena 18,2 %, Zwickau 10,6 %, Plauen 13,5 %, Schwerin 18,4 %, Cottbus 11,7 % und Potsdam 19,6 % ÖPNV-Anteil, wobei diese Städte auf Grund unterschiedlicher Funktion und Lage allerdings nur bedingt miteinander vergleichbar sind.

Gemäß der Prognose im Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen /14/ ist im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr bis 2015 im Vergleich zu 1997 mit einem Rückgang der Nachfrage um 21,6 % (Binnenverkehr) zu rechnen. Aussagen zum Verkehr in schrumpfenden Städten trifft außerdem /15/.

Als Fazit ergibt sich, dass die Aktivitäten zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in all seinen Teilbereichen konsequent fortgeführt werden müssen, um den gegenwärtigen Stand in der Nachfrage zu sichern und die Auswirkungen durch den Bevölkerungsrückgang zu kompensieren. Das betrifft u.a. den weiteren Ausbau des Marketing, die Schaffung zielgruppenorientierter Angebote und den Abbau von Nutzungshemmschwellen (z. B. durch übersichtlich gestaltete Fahrpläne, leicht zugängliche und verständliche Fahrplaninformationen, attraktive Zugangsstellen, akzeptables Fahrpreinsniveau u.ä.). Das folgende Kapitel 4 trifft hierzu die entsprechenden Aussagen.

# 4 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

## 4.1 Grundlegende Festsetzungen

### 4.1.1 Hierarchie des ÖPNV-Netzes

Der ÖPNV im Planungsraum wird durch die Verkehrsträger Eisenbahn, Regionalbus, Straßenbahn und Stadtbus abgewickelt.

Die Gliederung des ÖPNV-Netzes stellt sich wie folgt dar:

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Regionalnetz	Eisenbahn und Regionalbus	Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten im Umland bzw. in der Region; durch SPNV gleichzeitig Verbindung der auf diesen Achsen gelegenen zentralen Orte des Landkreises Greiz untereinander
Kreisnetz	Regionalbus	Verbindungen innerhalb des Landkreises Greiz und zwischen diesem und der Stadt Gera
Ortsnetz	Straßenbahn und Stadtbus	Stadtverkehr Gera, kleine Stadtverkehre in Städten des Landkreises Greiz

Tabelle 4-1: Gliederung des Liniennetzes

### Regionalnetz

Das Regionalnetz stellt Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge großräumig/überregional bedeutender sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Es wird überwiegend vom SPNV bedient und im angrenzenden Verdichtungsraum punktuell durch den Regionalbus ergänzt.

Die Hauptachsen für das Regionalnetz sind:

- Gera - Jena - Erfurt
- Gera - Glauchau - Zwickau/Chemnitz
- Gera - Zeitz - Leipzig
- Gera - Weida - Zeulenroda/Hof bzw. Greiz/Plauen
- Gera - Saalfeld.

## Kreisnetz

Das vom Regionalbus bediente Kreisnetz realisiert die Flächenerschließung und die Verbindung der Städte und Gemeinden innerhalb des Landkreises Greiz sowie dessen Anbindung an das Oberzentrum Gera. Auf seinem Weg innerhalb der Städte Greiz, Zeulenroda und Weida ergänzt der Regionalbus punktuell das dortige Stadtbusangebot und übernimmt in nicht vom Stadtbus bedienten Gebieten die Flächenerschließung.

## Ortsnetz Stadt Gera

Die Straßenbahn ist der Hauptverkehrsträger des ÖPNV in Gera. Sie wird ergänzt durch den Stadtbus, der nicht von der Straßenbahn bediente Hauptachsen befährt und die Flächenerschließung übernimmt. Dementsprechend erfolgt eine weitere Unterteilung in Hauptnetz Straßenbahn, Grundnetz Bus und Ergänzungsnetz Bus.

## Ortsnetze im Landkreis Greiz

Lokale Bus-Stadtverkehre innerhalb des Landkreises werden in der Kreisstadt Greiz sowie in Zeulenroda/Triebes und Weida betrieben. Sie dienen der Erschließung der eigentlichen Stadtbereiche und der Anbindung von Ortsteilen an die Zentren.

### 4.1.2 Erschließungsqualität

Alle Teilflächen, die mehr als 200 Einwohner oder ein entsprechendes Quell-/Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen u.ä.) aufweisen, sollen mit dem ÖPNV erschlossen werden.

Teilflächen sind Ortsteile, zusammenhängende Wohn-, Gewerbe- oder Dienstleistungsflächen sowie Freizeit- und Erholungsgebiete, welche als Quelle oder Ziel von Fahrten auftreten können.

Die Festlegung der Teilflächengröße, die erschlossen werden soll, ist ein Kompromiss zwischen dem Wunsch, möglichst für alle Einwohner ein Mindestmaß an Mobilität sicherzustellen, und der Forderung nach wirtschaftlichem Betrieb. Kleine Teilflächen sind oft nur über aufwändige Umwegfahrten zu erreichen, erbringen aber meist nur ein sehr geringes Einsteigerpotenzial.

Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderen Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Die Luftlinienentfernungen, die in Abhängigkeit von Lage und Verkehrsmittel für zumutbar gehalten werden, gehen aus folgender Tabelle 4-2 hervor<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> vgl. hierzu auch VDV-Schrift 4; Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Ausgabe 6/2001

Zentralörtliche Gliederung	Gebiet	Einzugsbereich der Haltestelle (Luftlinie) in m	
		Straßenbahn, Bus	SPNV
<b>Oberzentrum</b>	Kernzone	400	400
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	600
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	600	1.000
<b>Mittelzentrum</b>	Zentraler Bereich	300	400
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	600
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	600	1.000
<b>Grundzentrum</b>	Zentraler Bereich	400	600
	übriges Gebiet	600	1.000
<b>Gemeinde</b>		600	1.000

Tabelle 4-2: Empfehlung für Haltestelleneinzugsbereiche

Bei der Festlegung des unmittelbaren Standortes einer Haltestelle sind neben der Lage der Aufkommenschwerpunkte die konkreten verkehrsräumlichen, topografischen und betriebstechnologischen Besonderheiten zu berücksichtigen.

Die Differenzierung der Haltestelleneinzugsbereiche folgt sowohl Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die aus der Einwohnerdichte und dem Fahrgastaufkommen abgeleitet sind, als auch Kriterien der Attraktivität insbesondere in den zentralen Bereichen. In Bereichen mit relativ dünner Besiedlung sind Abweichungen von den genannten Richtwerten möglich. Hier muss unter Abwägung von Wirtschaftlichkeit und Attraktivität bei der Erschließung jeder Teilraum für sich untersucht werden.

Bei Veränderungen in der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage entsprechend anzupassen.

## 4.2 Netz- und Bedienungskonzept SPNV

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz setzen sich gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, dass das im Planungsraum zum Fahrplan 2006/2007 mit Schienenpersonennahverkehr befahrene Streckennetz auch weiterhin erhalten und vom SPNV mit den entsprechenden Linien bedient wird.

Das gegenwärtige SPNV-Liniennetz stimmt im Wesentlichen mit dem Liniennetzkonzept 2007 gemäß Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen überein (vgl. /12/). In diesem Sinn ist durch den Freistaat Thüringen die Zielsetzung einer ausgewogenen Entwicklung des SPNV-Angebotes in allen Landesteilen entsprechend den raumstrukturellen Gegebenheiten konsequent weiterzuvollziehen.

Das Fahrtenangebot ist dabei in Form eines flächendeckenden 1h-Taktes mit Verdichtungen auf einzelnen Relationen mindestens aufrechtzuerhalten bzw. entsprechend herzustellen (vgl. Tabelle 4-3). Gestaltungsbedarf besteht hier insbesondere noch auf der Relation Gera - Zeulenroda (- Mehltheuer). Mittelfristig ist vorgesehen, die RE-Linie 12 zwischen Gera und Hof auf einen 2-h-Takt zu verdichten. Der Relation Gera - Mehltheuer kommt insbesondere Bedeutung zu als Bestandteil der überregionalen Verbindung Leipzig - Hof - München.

Linie	Verlauf	Takt	Bemerkungen
RE 1	Göttingen - Erfurt - Gera - Chemnitz/Zwickau	2 h	Flügelung in Gößnitz; Zu-/Abbringer SPFV
RE 3	Erfurt - Weimar - Gera	2 h	Zu-/Abbringer SPFV
RE 4	Gera - Weida - Saalfeld	2 h	Zu-/Abbringer SPFV
RE 12	Leipzig - Gera - Weida - Zeulenroda - Mehltheuer - Hof (-München)	2 h	Herstellung 2-h-Takt bis Mehltheuer; Zu-/Abbringer SPFV
RB 21	Weimar - Jena West - Gera	2 h	
RB 33	Gera - Weida - Saalfeld	2 h	
RB 37	Gera - Schmöln - Altenburg/Glauchau	2 h	
RB 51	Gera - Leipzig	2 h	
RB 103	Gera - Mehltheuer	2 h	2-h-Takt bis Zeulenroda, bis Mehlth. nach Bedarf; in Verbindung mit RE 12 Schaffung 1-h-Takt zwischen Gera - Zeulenroda
VB 4	Gera - Greiz - Plauen unt. Bf. - Weischlitz	1 h	teilweise Flügelung mit VB 2 Zwickau - Cheb in Adorf

Tabelle 4-3: SPNV-Liniennetz im Planungsraum

Der Infrastrukturausbau des Hauptbahnhofes Gera als Taktknoten ist gesichert.

## 4.3 Netz- und Bedienungskonzept Stadtverkehr Gera

### 4.3.1 Liniennetz Stadtverkehr Gera

Die **Straßenbahn** ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV der Stadt Gera und bildet damit das Rückgrat des Stadtverkehrs. Sie ermöglicht eine qualitativ hochwertige, schnelle und zugleich für hohe Verkehrsaufkommen geeignete Beförderung. Das mit Stand November 2006 aus 3 Linien bestehende Netz, welches die Achsen S 1 bis S 3 bildet, ist fortzuführen (vgl. Tabelle 4-5 und Anlage 7-1).

Zur Steigerung der Effizienz des Stadtverkehrs laufen Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn von Tinz nach Langenberg gemäß Stadtbahnprogramm.

Durch den **Stadtbus** ist die flächendeckende Erschließung der Gebiete der Stadt Gera zu gewährleisten, die nicht im Einzugsbereich der Straßenbahn oder eines ganztägig verfügbaren Regionalbusangebotes liegen. Dabei realisiert das Grundnetz Bus auf den Achsen G 1 bis G 11 die Verbindungen innerhalb des kompakten Stadtgebietes und das Ergänzungsnetz Bus auf den Achsen E 1 bis E 10 die Anbindung der ländlich geprägten Stadtrandbereiche an das kompakte Stadtgebiet (vgl. Tabelle 4-6).

Das mit Fahrplan 2006/2007 bestehende Bus-Liniennetz, welches mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 1 einer Neuordnung unterzogen wurde, bildet hierfür die Grundlage. Es gewährleistet eine gute Erschließung des Stadtgebietes und ist deshalb weiterzuführen.

Die Achsen des Stadtverkehrs Gera sind auf die zentrale Umsteigehaltestelle Heinrichstraße im Zentrum der Stadt ausgerichtet. Durch die Gestaltung der Linienführung ist auch künftig sicherzustellen, dass unter Beibehaltung der konsequenten Verknüpfung des Stadtbusses mit der Straßenbahn und der weitestgehenden Vermeidung von Parallelverkehr die Heinrichstraße von allen Teilen des Stadtgebietes aus mit maximal einmaligem Umstieg erreichbar ist. Für die Erreichbarkeit der Verknüpfungspunkte mit dem SPNV ist dies anzustreben.

Mit Realisierung der geplanten Straßenbahnverlängerung nach Langenberg wird die Achse G 1 zu einer Straßenbahnachse (S 4); die Achsen E 1 bis E 3 sind auf Langenberg einzukürzen. Durch die Schließung der Regelschule Langenberg gewinnt dieser Streckenausbau zusätzlich an Bedeutung.

Bei sich ändernden Bedingungen (z.B. Umverteilung der Einwohner im Zuge des weiteren Stadtumbaus; Veränderungen im Schülerverkehr; Notwendigkeit der Erschließung neuer Potenziale; sonstige Verschiebungen in der Nachfrage) ist das Stadtbusnetz entsprechend anzupassen bzw. weiterzuentwickeln. Es muss dabei überschaubar und leicht merkbar bleiben und durch wie bisher klar strukturierte Fahrtwege kurze Fahrzeiten ermöglichen.

Die sich aus gegenwärtiger Sicht mit der Schließung der Grundschule Liebschwitz und der Regelschulen Langenberg und Zwötzen ergebenden neuen Fahrtbeziehungen im Schülerverkehr sind mit dem bestehenden Liniennetz (ggf. unter Einbeziehung gerin-

ger Fußwege) abgedeckt. Bei Bedarf sind Verstärkerfahrten bzw. größere Fahrzeugeinheiten einzusetzen (z.B. Relation Langenberg - Tinz). Mit der Einrichtung des neuen Schulstandortes an der Reichsstraße ist eine Anpassung des Liniennetzes unter Beachtung der sich dann ergebenden konkreten Schülerströme zu prüfen. In Betracht kommen kann hier auch eine Einbeziehung des Regionalbusses bei der Anbindung des Ostens der Stadt an diesen Schulstandort über die anzustrebende Kooperation im Zuge der Achsen E5/E6 (vgl. nachfolgenden Abschnitt 4.3.2).

### 4.3.2 Bedienungsstandards Stadtverkehr Gera

Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes ist nach den in Tabelle 4-4 definierten Verkehrszeiten zu differenzieren. Die Zeiten sind dabei als Orientierungswerte zu betrachten, die je nach Aufgabe und Bedeutung der jeweiligen Linie konkret auszugestaltet sind. Das betrifft insbesondere Beginn und Ende der Nebenverkehrszeit.

Tagesgruppe	Hauptverkehrszeit HVZ	Nebenverkehrszeit NVZ	Nachtverkehrszeit NaVZ
Montag - Freitag	6.00 - 20.30 Uhr	4.00 - 6.00 Uhr 20.30 - 24.00 Uhr	0.00 - 4.00 Uhr
Sonnabend	8.30 - 16.00 Uhr	5.00 - 8.30 Uhr 16.00 - 24.00 Uhr	0.00 - 5.00 Uhr
Sonn-/Feiertag	-	5.00 - 24.00 Uhr <sup>1)</sup>	0.00 - 5.00 Uhr

1) je nach Bedarf späterer Beginn und früherer Schluss sowie ggf. Verdichtung zwischen 12.00 und 18.00 Uhr

**Tabelle 4-4: Definition der Verkehrszeiten im Stadtverkehr Gera**

Das Fahrtenangebot bei Straßenbahn und Stadtbus ist generell nach einem Taktfahrplan zu gestalten. Dabei sind leicht merkbare Takte zu realisieren, d. h. die Abfahrtsminuten sollen möglichst konstant bleiben. Notwendige Taktverdichtungen oder -dehnungen sollen sich weitestgehend in das bestehende Taktschema einpassen (Beibehaltung der Taktminuten des Grundtaktes).

Im **Straßenbahnnetz**, welches durch die Achsen S 1 bis S 3 gebildet wird, soll entsprechend der Bedeutung dieses Verkehrssystems für den Stadtverkehr Gera auch künftig mindestens die folgende Fahrtenhäufigkeit verfügbar sein:

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung nach Langenberg wird sich nach gegenwärtigem Stand ab Tinz, Berufsakademie eine alternierende Bedienung von Bieblach Ost und Langenberg mit Mo-Fr jeweils 6 Fahrten/Stunde und Richtung ergeben.

Achse		Mindestzahl Fahrten je Stunde und Richtung					
		MF		Sa		SF	alle T.
		HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	NVZ	NaVZ
<b>Hauptnetz Straßenbahn</b>							
S 1	Zwötzen - Heinrichstraße - Hauptbahnhof - Untermhaus	6	2	6	2	2	e. F.
S 2	Lusan/Brüte - Bahnhof Zwötzen	3	-	3	3 <sup>a)</sup>	3 <sup>b)</sup>	-
S 3	Lusan/Zeulsdorf - Heinrichstraße - Bieblach Ost	12/6 <sup>c)</sup>	2	6	2	2/6 <sup>d)</sup>	e. F.

a) nur bis ca. 19.00 Uhr; b) ca. 12.00 - 19.00 Uhr; c) 12 Fahrten/h während der Schulzeit von 6.00 - 19.00 Uhr und während der Ferien von ca. 8.00 - 17.00 Uhr, sonst 6 Fahrten/h; d) mit Taktverdichtung zwischen 12.00 - 18.00 Uhr; e. F. - einzelne Fahrten

Tabelle 4-5: Mindestbedienungshäufigkeit bei der Straßenbahn

Die Fahrtenhäufigkeit des **Stadtbusses** auf den Achsen G 1 bis G 11 und E 1 bis E 10 richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen der zu bedienenden Stadtteile. Nach gegenwärtigem Stand ist das in Tabelle 4-6 angeführte Mindestangebot umzusetzen.

Achse		Mindestzahl Fahrten je Stunde und Richtung					
		MF		Sa		SF	alle T.
		HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	NVZ	NaVZ
<b>Grundnetz Bus</b>							
G 1	Langenberg - Tinz	6	2	3	2	2 <sup>d)</sup>	e. F.
G 2	Rubitz - Untermhaus (Fr.-Nau- mann-Platz) <sup>f)</sup>	3/2 <sup>e)</sup>	-	2	1 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-
G 3	Bieblach - Str. des Bergmanns - Untermhaus - Tinz (Berufsakademie)	3	-	2	1 <sup>a)</sup>	1 <sup>a)d)</sup>	
G 4	Bieblach Ost - Trebnitz - Leumnitz - Heinrichstr.	3	-	3	1 <sup>a)</sup>	-	-
G 5	Reuß-Park - Leumnitz - Heinrichstr.	3	2	3	2	2	e. F.
G 6	Liebschwitz - Zwötzen - Bf. Zwötzen	3	1	3	2/1 <sup>b)</sup>	2/1 <sup>b)</sup>	e. F.
G 7	Bf. Zwötzen - Plauensche Str. - Heinrichstr.	1	-	1	1 <sup>a)</sup>	1 <sup>a)</sup>	-
G 8	Gewerbepark Keplerstr. - Lusan/Laune	3	-	-	-	-	-
G 9	K.-Matthes-Str. - Zeulsdorfer Str. - Lusan/Laune	6	2	3	2 <sup>a)</sup>	2 <sup>a)</sup>	-
G 10	Frankenthal - Heinrichstr.	3	1	3	1	1	-
G 11	Hammelburg - Klinikum - Heinrichstr.	2/3 <sup>c)</sup>	1	2/3 <sup>c)</sup>	1/2 <sup>c)</sup>	1/2 <sup>c)</sup>	-
<b>Ergänzungsnetz Bus</b>							
E 1	Großaga - Lessen - Steinbrücken - Roben - Rusitz - Langenberg - Tinz	1	-	0,5	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-
E 2	Hermsdorf - Kleinaga - Reichenbach - Langenberg - Tinz	1	-	1	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-
E 3	Hain - Wachholderbaum - Pionierkaserne - Langenberg - Tinz	1	-	0,5	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-

Achse		Mindestzahl Fahrten je Stunde und Richtung					
		MF		Sa		SF	alle T.
		HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	NVZ	NaVZ
E 4	Wernsdorf - Söllnitz - Cre-tzschwitz - Negis - Dorna - Röpsen - Roschütz - Tinz	1	-	0,5	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-
E 5	Zschippeln - Heinrichstr.	1	-	e. F.	e. F.	e. F.	-
E 6	Naulitz - Tränitz - Leumnitz - Heinrichstr.	1	-	0,5	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-
E 7	Kauern - Kaimberg - Zwötzen	1	-	0,5	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-
E 8	Kleinfalke - Nebra - Otticha - Zwötzen	1	-	0,5	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-
E 9	Schafpreskeln - Röppisch - Lusan/Laune	e. F.	-	-	-	-	-
E 10	Weißig - Dürrenebersdorf - Heinrichstr.	1	-	1	0,5 <sup>a)</sup>	0,5 <sup>a)</sup>	-

a) nur bis ca. 20.00 Uhr; b) ab ca. 20.00 Uhr Taktstreckung; c) Taktverdichtung zwischen Klinikum und Heinrichstr.; d) mit Taktverdichtung zwischen 12.00 - 18.00 Uhr; e) ab 8.00 Uhr 2 Fahrten/h; f) Fr.-Naumann-Platz befristet bis Realisierung der nördlichen Elsterquerung; e. F. - einzelne Fahrten, nicht in den Ferien

**Tabelle 4-6: Mindestfahrtenzahl bei der Stadtbuserschließung**

Im zentrumsnahen Bereich ergeben sich durch Überlagerung von Linienwegen z.T. höhere Fahrtenangebote (z.B. Abschnitte Klinikum - Heinrichstr., Leumnitz - Heinrichstr.). Bei abschnittsweise parallel verkehrenden Linien sind die Fahrtenlagen auch künftig konsequent aufeinander abzustimmen (Vertaktung).

Der Grundtakt von Zubringerbuslinien zur Straßenbahn soll dem Grundtakt der Straßenbahn bzw. einem Vielfachen davon entsprechen.

Die Bedienung soll gewährleisten, dass Montag-Freitag alle Stadtteile bis gegen 20.00 Uhr vom Stadtzentrum aus erreicht werden können. Damit soll es für die Einwohner möglich sein, den ÖPNV für abendliche Einkaufsfahrten zu nutzen.

Der Nachtverkehr nach 24.00 Uhr bleibt auf die Straßenbahnhauptachsen und ausgewählte, mit entsprechendem Nachfragepotenzial belegte Busachsen beschränkt.

Bei geringer Fahrtenhäufigkeit des Stadtverkehrs sind Anschlüsse zum SPNV an den entsprechenden Verknüpfungspunkten herzustellen, bei Takten von 10 Minuten und kleiner gilt ein Anschluss als gegeben.

Die die Stadtgrenzen überschreitenden Leistungsangebote des Stadtverkehrs sind bezüglich ihrer Ausprägung auch künftig mit dem zuständigen Aufgabenträger Landkreis Greiz abzustimmen.

Sofern sich Änderungen in der Nachfrage ergeben, insbesondere in den Siedlungsschwerpunkten Lusan und Bieblach, bei der weiteren Ausgestaltung der Industrie- und Gewerbestandorte und im Ergebnis der Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte, ist über eine Anpassung der Bedienungshäufigkeiten zu entscheiden. In Betracht kommen kann auch der Einsatz größerer Fahrzeugeinheiten (z.B. Gelenkbusse).

Es ist anzustreben, die Fahrten der nach Gera einfahrenden Regionalbuslinien in das vertaktete Bedienangebot des Stadtbusses einzubinden, sofern Zwänge in der Fahrtenlage (Schülerverkehr!) und im Fahrtweg dem nicht entgegenstehen. Das betrifft insbesondere die Abschnitte

- G1 Langenberg - Tinz (gegenwärtige Linien 203, 204)
- E10 Weißig - Heinrichstr. (Linien 44, 101, 233)
- G10 Scheibe - Heinrichstr. (Linien 200, 201, 202)
- E8 Kleinfalke/Liebschwitz - Zwötzen (Linie 219)
- E9 Röppisch - Lusan/Laune (Linien 214, 221)
- E7 Kauern - Zwötzen (Linie 223)
- E5/E6 Naulitz/Thränitz/Zschippert - Heinrichstraße (im Zusammenhang mit der RV-Achse Ronneburg - Gera, Linien 212, 213, 353)
- E2/E4 Hermsdorf/Wernsdorf - Tinz (im Zusammenhang mit dem RV-Teilraum Tr 4, Linien 208, 211)
- G2 Harpersdorf - Rubitz - Milbitz - Untermhaus (Linien 222, 20).

Die sich daraus ergebenden **Kooperationsräume** zwischen Regional- und Stadtverkehr sind in Anlage 7-1 „ÖPNV-Achsen in der Stadt Gera“ dargestellt. Ziel der Kooperationen muss sein, sowohl eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV für den Fahrgast als auch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung für alle beteiligten Verkehrsunternehmen zu erreichen.

Darüber hinaus ist die Einbeziehung des Regionalverkehrs zur Erschließung nicht oder nur gering vom Stadtverkehr bedienter Stadtrandgebiete fortzuführen bzw. weiter auszugestalten. Diese Bereiche betreffen:

- Gera-Windischenbernsdorf, westlicher Teil (gegenwärtig RV-Linien 200, 201, 202)
- Gera-Langenberg, nördlicher Teil (RV-Linien 203, 204, 205)
- Gera-Röppisch (RV-Linien 27/28, 214, 221).

Unabdingbare **Voraussetzungen** für eine derartige Kooperation Stadtverkehr - Regionalverkehr sind:

- die Einführung eines einheitlichen Tarifs im Planungsraum
- die Bedienung gleicher Haltestellen durch Stadt- und Regionalverkehr bei identischem Linienweg
- gleicher Standard bei den eingesetzten Fahrzeugen (u.a. Niederflrigkeit).

Eine Brechung der Regionalbuslinien an den Berührungspunkten mit dem **Stadtbus** kann unter folgenden Voraussetzungen in Betracht kommen:

- Der Restfahrtweg bis in das Stadtzentrum muss noch ausreichend lang sein, damit die Notwendigkeit eines Umstiegs vom Fahrgast akzeptiert wird.

- Die Weiterfahrt mit dem Stadtbus muss für den Fahrgast Reisezeitvorteile bringen.
- Wenn somit die Anforderungen der Fahrgäste an die Attraktivität der Beförderung dem nicht entgegenstehen (Reisezeitverlängerung, Anzahl der Umstiege).
- Der Wagenumlauf des Regionalbusses muss so gestaltbar sein, dass keine Leerfahrten zum Busbahnhof entstehen, da aus betriebswirtschaftlicher Sicht das Brechen sonst keinen Sinn macht.

Die konsequente Verknüpfung der Regionalbusse an den Verknüpfungsstellen mit der **Straßenbahn** ist anzustreben. Mit Verwirklichung der Straßenbahnerweiterung Langenberg ist die Brechung der über Achse A 1 (siehe hierzu Abschnitt 4.4.2) einfließenden Regionalbusverkehre an der Verknüpfungsstelle Langenberg umzusetzen.

In die Bedienung nachfrageschwacher Räume und Zeiten sind künftig **flexible Bedienformen** einzubeziehen (siehe hierzu auch Kapitel 4.5).

## 4.4 Netz- und Bedienungskonzept Regionalverkehr

### 4.4.1 Ansätze für die Netzgestaltung

Das Liniennetz des Regionalverkehrs im Landkreis Greiz ist entsprechend des Bedarfs und nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu gestalten. Dabei sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Sicherung der bestehenden Erschließungsqualität und Abbau noch bestehender Erschließungsdefizite im Sinne der Absicherung einer Mindestbedienung der Städte, Gemeinden und Ortsteile zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte.
- Sicherstellung des Schülerverkehrs, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, entsprechend den Einzugsbereichen der Schulen.
- Anbindung aller zu erschließender Orte an den nächstgelegenen zentralen Ort, der Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes der Bevölkerung bereitstellt und weiterführende ÖPNV-Verbindungen aufweist.
- Gewährleistung von Verbindungen in die Kreisstadt Greiz und das Oberzentrum Gera mit maximal einmaligem Umstieg und in einem vertretbaren Zeitaufwand von allen Orten des Landkreises aus (aus Randbereichen des Landkreises im Ausnahmefall maximal zweimaliger Umstieg).

Umsteigeverbindungen sind in dem Maße einzubeziehen, wie sie einerseits wirtschaftlich notwendig und netzstrukturell sinnvoll sind und andererseits vom Fahrgast noch akzeptiert werden.

Wichtige Ziele sind möglichst direkt an die entsprechenden Aufkommensschwerpunkte anzubinden; das betrifft insbesondere Ausbildungsstandorte, große Infrastruktureinrichtungen, Einkaufszentren, bedeutsame Tourismus- und Naherholungsziele.

- Realisierung möglichst klarer Linienwege mit direkten Linienführungen auf Hauptrelationen bzw. Bedienungssachsen. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, wenn der Schülerverkehr dies zulässt.
- Abbau der Konkurrenzwirkung des Regionalbusverkehrs zum SPNV unter Beachtung der Erschließungsaufgaben des Busses.

Abstimmung der Linienführung und der Verkehrsleistung des Busverkehrs zum SPNV auf schienenparallelen Relationen dahingehend, dass sich nichtkonkurrierende bzw. kooperierende Angebote ergeben.

- Stärkung der Zubringerfunktion des Regionalbusses zum SPNV; Sicherung entsprechender Anschlüsse Bus-Bahn. Die Kooperation Bus-Bahn darf dabei nicht zu einer Verschlechterung der Beförderungsqualität für den Fahrgast führen (Auswirkungen auf Reisezeit, Umsteigehäufigkeit, Fahrpreis).

- Reduzierung paralleler Linienführungen innerhalb des Regionalbusverkehrs bzw. Abstimmung der betreffenden Fahrten hinsichtlich der zeitlichen Lage.
- Regelmäßige Überprüfung der Linienführungen und Bedienhäufigkeiten unter dem Aspekt der Inanspruchnahme (Auswertung Fahrausweisverkaufsdaten, Durchführung von Verkehrserhebungen) und entsprechende gezielte Anpassung an die Nachfrage;

Entwicklung des ÖPNV zielt dort, wo die höchsten Fahrgastpotenziale bestehen bzw. zu erwarten sind; dementsprechend gezielter Ausbau nachfragestarker Achsen.

- Einbeziehung bedarfsgesteuerter Betriebsformen in die Bedienung nachfrage-schwacher Räume und Zeiten.

Die Schülerbeförderung ist entsprechend den für die Schulen festgelegten Schulein-zugsbereichen durchzuführen. Dabei ist unter Beachtung der konkreten Schulan-fangs- und -endzeiten zumindest auf eine Hin- und in der Regel zwei Rückfahrten je Schule zu orientieren. Bei Konzentration von mehreren Schulen an einem Standort muss Ziel sein, eine Harmonisierung der Unterrichtszeiten im Sinne einer wirtschaft-lichen Gestaltung der Schülerbeförderung zu erreichen. Einzelheiten hierzu sind in einer „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Greiz“ zu regeln. Staffeln-ungen in den Schulanfangszeiten sollten im Rahmen der Möglichkeiten fortgeführt wer-den, wenn sich daraus eine wirtschaftlichere Gestaltung des Schülerverkehrs ergibt. Der Schülerverkehr ist weitestgehend als öffentlicher Linienverkehr zu gestalten.

Die vertraglich gebundenen Leistungen im freigestellten Schülerverkehr sind hin-sichtlich einer Öffnung für den Jedermannverkehr zu prüfen.

Die nach Gera verkehrenden Regionalbuslinien fahren in der Regel auf kürzestem Weg zum Busbahnhof. Eine generelle Führung der aus Richtung Norden und Osten kommenden Linien über die Haltestelle Heinrichstraße wird als nicht sinnvoll erachtet (unter Beachtung des künftigen Gemeinsamen Tarifs), da am Busbahnhof bzw. an der Straße des Bergmanns/Berliner Str. eine Verknüpfung mit der Straßenbahn zum Zentrum besteht. Für den Knoten Straße des Bergmanns/Berliner Str. ist eine Opti-mierung der Verknüpfung vorgesehen.

Die Bedienungsstandards für den Straßenpersonennahverkehr im Landkreis Greiz sind zu differenzieren entsprechend der räumlichen Lage der Orte auf Achsen bzw. in Achsenzwischenräumen sowie hinsichtlich der Bedienung der Städte. Im Folgenden werden die zu bedienenden **Achsen** und **Teilräume** dargestellt (vgl. auch Anlage 7-2) und dazu jeweils die Funktion, notwendige Maßnahmen und die zu realisierende Verknüpfungen benannt und die Mindestbedienung außerhalb des Schülerverkehrs defi-niert.

Auf Achsen ist die Bedienung auch außerhalb des Schülerverkehrs durch regelmäßi-gen oder vertakteten Linienverkehr zu sichern. Grundlage für die Bedienung in den Achszwischenräumen bildet, insbesondere bei schwacher Verkehrsnachfrage, das Netz der Schülerbeförderung. Darüber hinausgehende Fahrten sind in ihren Lagen auf den einzelnen Linien so zu gestalten, dass zwischen Hin- und Rückfahrt ausrei-chend Zeit für Erledigungen besteht. Bei schwacher Nachfrage ist zudem verstärkt auf eine bedarfsgesteuerte Bedienung mittels flexibler Bedienformen wie Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi zu orientieren.

Es ist zu prüfen, inwieweit über flexible Bedienformen auch eine Ausweitung des Angebotes am Wochenende in Verdichtungsbereichen der Teilräume umgesetzt werden kann.

In den unter Abschnitt 4.3.2 definierten Kooperationsräumen orientiert sich die Mindestfahrtenzahl grundsätzlich an den Erfordernissen des Stadtverkehrs.

Generell ist eine leicht verständliche, einprägsame und übersichtliche Fahrplangestaltung zu realisieren.

#### 4.4.2 Definition der Bedienungachsen

Es werden die folgenden Bedienungachsen innerhalb des Landkreises bzw. in benachbarte Zentren definiert. Die Bedienung der Achsen mit Linienverkehr soll die in Tabelle 4-7 aufgeführten Direktverbindungen und die dargestellte Mindestbedienungshäufigkeit ermöglichen. Wo sich Linien überlagern, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten möglichst einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits).

##### Achse A 1: Gera - Bad Köstritz - Eisenberg

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Charakteristik:   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- kreisgrenzenüberschreitende Verbindung Gera - Bad Köstritz - Eisenberg;</li> <li>alternierende Linienführung über Caaschwitz/Hartmannsdorf und Tautenhain/Bad Klosterlausnitz nach Eisenberg</li> <li>- Aufgabenschwerpunkte dieser regionalen Achse liegen im Saale-Holzland-Kreis</li> </ul>   |
| bisherige Linien: | 203 und 204   |
| Maßnahmen:        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung (Vertaktung) der Fahrtenlagen des Regionalbusses zwischen Gera und Bad Köstritz; nach Möglichkeit Realisierung eines 1-h-Taktes auf dieser Relation</li> <li>- Prüfung der Einbindung in den Taktverkehr der SV-Linie 24 ab Langenberg</li> <li>- bei Realisierung der Straßenbahnverlängerung bis Langenberg Brechung des Regionalbusses in Langenberg</li> <li>- alternativ Prüfung der Führung von einem der Linienäste von Bad Köstritz über Thieschitz, künftige nördliche Elsterquerung und Straßenbahndendstelle Untermhaus zum Busbahnhof; damit schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof</li> <li>- ggf. Führung des südlichen Astes über Hermsdorf Bf. zur Verknüpfung mit dem SPNV (Abstimmung hierzu mit dem Saale-Holzland-Kreis)</li> </ul> |
| Verknüpfung:      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- mit dem SPNV in Crossen Bahnhof (Richtung Leipzig) und Gera</li> </ul>   |

- mit dem Stadtverkehr Gera in Langenberg und Tinz, alternativ in Untermaus (bei Führung über Thieschitz)
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

### Achse A 2: Gera - Kraftsdorf - Hermsdorf

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung Gera - Hermsdorf über Kraftsdorf;  
Erschließung der auf der Achse gelegenen Orte ohne bzw. mit eingeschränktem SPNV-Zugang
- bisherige Linien: 222, teilweise 20
- Maßnahmen:
  - Fortführung der Kooperation mit der Linie 20 des SV Gera auf der Relation Gera Zentrum - Harpersdorf; Ziel ist die Realisierung eines integrierten Angebotes Gera - Hermsdorf
  - Prüfung der Realisierung einer Linienführung ab Töppeln über Thieschitz und neue nördliche Elsterbrücke nach Untermaus (Strab-Endstelle) und weiter zum Busbahnhof/Hbf; durch neue Elsterbrücke ergibt sich Beschleunigung dieser Streckenführung
  - Abstimmung mit den Fahrtenlagen des SPNV
- Verknüpfung:
  - mit dem SPNV in Hermsdorf (Richtung Erfurt) und in Gera
  - mit der Straßenbahn an der Endstelle Untermaus bei Umsetzung der alternativen Linienführung über Thieschitz
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

### Achse A 3: Gera - St. Gangloff - Hermsdorf

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung Gera - Hermsdorf über St. Gangloff
- bisherige Linien: 200, 201
- Maßnahmen:
  - Prüfung der Rücknahme des Angebotes Gera - Hermsdorf auf dieser Achse durch Integration der Fahrten in die Achse A 2; (in Linie 200 enthaltene Fahrten nach Münchenbernsdorf sind in Achse A 15 ausgewiesen); ansonsten Abstimmung des Angebotes mit dem auf der Achse A 15
  - bei Fortführung des Angebotes Abstimmung mit dem Taktfahrplan im SV Gera auf der Relation Gera Scheibe - Gera Zentrum und Realisierung der Anbindung von Münchenbernsdorf an Hermsdorf durch Verknüpfung mit der Achse A 15 in Saara

- aus Sicht LK Greiz kann Linie 201 entfallen, die sie innerhalb des Landkreises einen Parallelverkehr zu Linie 200 darstellt; Verbindung nach Stadtroda ist über den SPNV gegeben
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Hermsdorf (Richtung Erfurt) und in Gera
  - in Saara mit dem Angebot auf Achse A 15 von/nach Münchenbernsdorf
- Bedienung:
- siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 4: Gera - Auma - Schleiz**

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung Gera - Schleiz über Großebersdorf, Mittelpöllnitz und Auma;  
Bedienung durch Linie in Aufgabenträgerschaft des Saale-Orla-Kreises
- bisherige Linien: 101 (Aufgabenträgerschaft Saale-Orla-Kreis)
- Maßnahmen:
- Abstimmung der künftigen Bedienung mit dem zuständigen Aufgabenträger; Linie 101 hat aus Sicht des LK Greiz keine wesentliche Bedeutung
  - Abstimmung mit dem Taktfahrplan im SV Gera auf der Relation Gera Weißig - Gera Zentrum
- Verknüpfung: mit dem SPNV in Gera
- Bedienung: - Siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 5: Gera - Ronneburg - Schmölln (- Altenburg)**

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung Gera - Altenburg über Ronneburg und Schmölln;  
Erschließung der auf der Achse gelegenen Orte ohne SPNV-Zugang
- bisherige Linien: 353 (gemeinsame Aufgabenträgerschaft mit Landkreis Altenburger Land)
- Maßnahmen:
- aus Sicht LK Greiz kann die Achse in Ronneburg am Bahnhof gebrochen und dort mit dem SPNV nach Gera verknüpft werden;  
Aufnahme entsprechender Abstimmungen mit dem Landkreis Altenburger Land
  - außerdem Anregung der Untersuchung einer Brechung der Verbindung in Schmölln in Zuständigkeit des Aufgabenträgers Altenburger Land
  - Abstimmung der Fahrtenlagen mit dem SPNV

- Verknüpfung: - Mit dem SPNV in Ronneburg (Richtung Gera) und Schmölln (Richtung Altenburg)  
- ergänzend/alternativ in Ronneburg mit dem nach Gera und in Schmölln mit dem nach Altenburg weiterführenden Regionalbus
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 6: Gera - Ronneburg - Werdau (- Zwickau)**

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung Gera - Zwickau über Ronneburg, Seelingstädt und Werdau
- bisherige Linien: 213, (212)
- Maßnahmen: - Fortführung der Kooperation zwischen den Linien 213 und 212; Abstimmung mit dem weiteren Regionalbusangebot auf der Relation Ronneburg - Gera  
- Prüfung der Einbindung des Kooperationsraumes Naulitz/Thränitz in diese Achse in Abstimmung/Kooperation mit dem Angebot der Linie 19 im SV Gera (vorrangig Linie 212); Führung der überregionalen Verbindung Zwickau - Gera weiterhin auf kurzem Weg ins Stadtzentrum Gera  
- Schaffung der Voraussetzungen zur Anbindung des Bahnhofes Ronneburg und Ausbau zum Verknüpfungspunkt  
- Verbesserung der Umsteigeverhältnisse zur Straßenbahn in Gera durch Ausbau des Verknüpfungspunktes Berliner Str./Straße des Bergmannes
- Verknüpfung: - in Werdau mit dem nach Zwickau weiterführenden Regionalbus  
- mit dem SPNV in Ronneburg (Ri. Altenburg) und in Gera
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 7: Greiz - Reichenbach**

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung von Greiz nach Reichenbach über Friesen;  
weitere Verbindung besteht über Netzschkau/Mylau in Aufgabenträgerschaft des Vogtlandkreises
- bisherige Linien: 14  
T-81 (Aufgabenträgerschaft Vogtlandkreis)
- Maßnahmen: - Gestaltung des Angebotes entsprechend der Nachfragelage;  
Prüfung einer Kooperation mit Linie A des Stadtverkehrs Reichenbach durch Führung dieser Linie bis Schönfeld und Ver-

- knüpfung mit dem dortigen Stadtverkehr Greiz;  
alternativ Untersuchung des Ersatzes durch flexible Bedien-  
formen
- Abstimmung der Fahrzeiten mit Linie T-81
  - Sicherstellung der künftigen Bedienung auf Linie T-81 durch Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger
- Verknüpfung: - Mit dem SPNV in Reichenbach in/aus Richtung Zwickau
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 8: Zeulenroda - Auma - Triptis - Neustadt**

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung von Zeulenroda nach Neustadt über Auma/Triptis
- bisherige Linien: 40
- Maßnahmen: - Prüfung einer Verknüpfung mit dem SPNV in Triptis und damit generelle Brechung der Achse in Triptis;  
Voraussetzung ist Herstellung einer Wendemöglichkeit für den Bus am Bahnhof Triptis
- Verknüpfung: - vorzugsweise mit SPNV in Triptis  
- wenn auch künftig Weiterführung bis Neustadt/Orla, dann mit Bus nach/von Jena (Linie OVO 102)
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 9: Zeulenroda - Schleiz**

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung der Mittelzentren Zeulenroda und Schleiz
- bisherige Linien: 132 (Aufgabenträgerschaft Saale-Orla-Kreis)
- Maßnahmen: - Sicherstellung der künftigen Bedienung durch Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger
- Verknüpfung: - in Zeulenroda mit dem Regionalbus von/nach Greiz (Achse A 11)
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 10: Zeulenroda - Pausa - Plauen**

- Charakteristik: kreisgrenzenüberschreitende Verbindung von Zeulenroda nach Plauen über Pausa
- bisherige Linien: T-4 (Aufgabenträgerschaft Vogtlandkreis)
- Maßnahmen: - Sicherstellung der künftigen Bedienung durch Abstimmung

- mit dem zuständigen Aufgabenträger;  
für LK Greiz ist diese Achse insbesondere für den Schülerverkehr von Bedeutung
- Abstimmung der Fahrtenlagen mit dem SPNV auf dem Abschnitt Zeulenroda - Mehltheuer
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Plauen (Richtung Zwickau)
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 11: Greiz - Zeulenroda**

- Charakteristik: Verbindung von Zeulenroda mit der Kreisstadt Greiz; alternierende Linienführung über Naitschau und Langenwetzendorf/Triebes
- bisherige Linien: 24, 25
- Maßnahmen: - weiterhin Abstimmung/Koordinierung der Fahrtenlagen zwischen den beiden Linienwegen unter Beachtung der Nachfrageanteile
- ein vertaktetes Angebot ist anzustreben (1-h-Takt)
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Greiz sowie in Zeulenroda unterer Bahnhof bzw. in Triebes (in/aus Richtung Gera)
- mit Linie 132 nach/von Schleiz in Zeulenroda (Achse A 9)
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 12: Greiz - Wildetaube - Weida**

- Charakteristik: Verbindung von Weida mit der Kreisstadt Greiz über Wildetaube
- bisherige Linien: 27
- Maßnahmen: - Bus stellt Flächenerschließung sicher; Achsenerschließung übernimmt SPNV
- in Weida Führung des Busses bis zum Bahnhof
- Verknüpfung: - mit dem SPNV nach/von Gera in Weida
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### **Achse A 13: Zeulenroda - Hohenleuben - Weida**

- Charakteristik: Verbindung von Zeulenroda mit Weida über Hohenleuben
- bisherige Linien: 28
- Maßnahmen: - Bus stellt Flächenerschließung sicher; Achsenerschließung

- übernimmt SPNV
- Verknüpfung: - in Weida Führung des Busses bis zum Bahnhof  
- mit dem SPNV nach/von Gera in Weida  
- mit dem Regionalbus nach/von Greiz in Triebes (bzw. Mehla, Kreuzung; ggf. auch Hohenölsen)
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-7

#### Achse A 14: Gera - Weida

- Charakteristik: Verbindung von Weida mit dem Oberzentrum Gera;  
Bedienung erfolgt durch den SPNV bei Umsetzung der unter den nachfolgenden Anmerkungen genannten Voraussetzungen
- bisherige Linien: 27, 28
- Maßnahmen: - Sicherung der Bedienung durch den SPNV mindestens im 1-h-Takt über den zuständigen Aufgabenträger  
- Heranführung des Regionalbusses an den Bahnhof Weida und Ausbau des Bahnhofes zum Verknüpfungspunkt  
- weiterhin Sicherstellung der Bedienung der Fläche zwischen Weida und Gera (bisher Linie 214; siehe Teilraum Tr 3)
- Verknüpfung: - in Weida Verknüpfung des Busangebotes auf den Achsen A 12 und A 13 mit dem SPNV in/aus Richtung Gera
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-3

#### Anmerkungen zu den Achsen A 12 bis A 14:

Der Abbau der parallelen Linienführung von Regionalbus und SPNV zwischen Weida und Gera gewinnt mit dem Ausbau der B 92 an Bedeutung. Nach dessen Realisierung wird es auf der Achse A 14 zwischen Weida und Röppisch keine Abfahrtsmöglichkeiten von der B 92 geben, so dass ein hier fahrender Regionalbus keine Erschließung der angrenzenden Bereiche vornehmen kann und damit unmittelbar parallel zum SPNV verkehrt.

Die Brechung der bisher durchgängigen Bedienachsen Greiz - Gera und Zeulenroda - Gera in Weida ist jedoch nur möglich, wenn die folgenden Voraussetzungen verwirklicht werden bzw. vorliegen:

- Einführung des Gemeinschaftstarifs LK Greiz/Stadt Gera **unter Einbeziehung des SPNV**, d.h. Ermöglichung der Nutzung des Regionalverkehrs, des SPNV und der Stadtverkehre in Gera und Weida mit **einem** Fahrschein
- Führung der die Achsen A 12 und A 13 bedienenden Linien sowie der weiteren aus der Region nach Weida einfahrenden Regionalbuslinien bis unmittelbar zum Bahnhof Weida (Bahnhof-Vorplatz)
- Ausbau des Bahnhofes Weida als Verknüpfungspunkt zur Realisierung optimaler Übergangsbedingungen Bus - SPNV; die Verknüpfung am Bahnhof Weida ist so

auszugestalten, dass das Angebot attraktiv ist und von den Fahrgästen angenommen wird.

- Sicherstellung der Erreichbarkeit des Bahnhofes Weida aus allen Bereichen der Stadt (bedingt einen regelmäßigen Umlauf und ggf. die Erweiterung des Stadtverkehrs)
- Sicherstellung des SPNV-Angebotes zwischen Weida und Gera durchgängig im 1-h-Takt, ggf. Verstärkung in den Spitzenstunden;  
Prüfung der Herstellung eines gleichmäßigen Versatzes in den Fahrtenlagen zwischen KBS 546 und KBS 555 zur Ermöglichung eines 30-Minuten-Taktes
- Weiterhin Gewährleistung der Erschließung der Orte Röppisch, Zossen, Crimla, Köfeln und Köckritz mit einzelnen Busfahrten zwischen Weida und vorzugsweise Gera Zwötzen/Lusan
- Festlegung der Verfahrensweise zur Anschlusssicherung in Weida beim Auftreten von Verspätungen sowohl bei Bus als auch Bahn
- Im Resultat der Brechung der beiden Achsen müssen sich Kapazitätseinsparungen beim Regionalbus ergeben, da sonst den reduzierten Beförderungsleistungen ein unveränderter Aufwand gegenübersteht.
- Abfederung der zu erwartenden finanziellen Schwächung der Linien 27 und 28 durch entsprechende Ausgleichszahlungen seitens des Landes, da nach Einschätzung des Landkreises und der Regionalbusunternehmen der zu erwartende deutliche Rückgang der Beförderungsleistung und damit der Einnahmen die Einsparung an Betriebsleistung überwiegen wird.

Nachteilig wirkt sich aus, dass auf dem Abschnitt Hohenölsen - Weida zusätzlicher Parallelverkehr erzeugt wird (Linien 27 und 28).

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich für Fahrgäste im Einzugsbereich der gegenwärtigen Buslinien 27 und 28, die Gera bisher umsteigefrei erreichen, bei Brechung des Verkehrs in Weida zusätzliche Umstiege (in Weida, ggf. in Gera) bzw. längere Fußwege zu/von den SPNV-Zugangsstellen und damit Reisezeitverlängerungen ergeben.

Bei der Bus-Achse A 13 Zeulenroda - Weida handelt es sich um einen nicht konkurrierenden Parallelverkehr, da durch den Bus zusätzliche Orte bedient werden und die Bahnhöfe zwischen Triebes und Weida weitab der Siedlungen liegen.

#### **Achse A 15: Gera - Münchenbernsdorf**

Charakteristik:	Verbindung von Münchenbernsdorf mit dem Oberzentrum Gera
bisherige Linien:	202
Maßnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ggf. alternierende Linienführung über Schöna und Lindenkreuz</li> <li>- Abstimmung mit den Fahrtenlagen auf der Achse A 3</li> <li>- Abstimmung mit dem Taktfahrplan im SV Gera auf der Relation Gera Scheibe - Gera Zentrum</li> </ul>

- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Gera
  - in Saara mit dem Fahrtenangebot auf Achse A 3 zur Herstellung einer Verbindung von Münchenbernsdorf nach Hermsdorf
- Bedienung:
- siehe Tabelle 4-7

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die auf den einzelnen Achsen zu realisierende Mindestbedienung.

Achse	Verbindung			Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
	von	Über	nach	MF	Sa	SF	
A 1	Gera	Bad Köstritz, Crossen	Eisenberg	7	-	-	alternierend
		Bad Köstritz, Bad Klosterlsh.	Eisenberg	7	2	-	
A 2	Gera	Kraftsdorf	Hermsdorf	6	-	-	Beachtung SPNV
A 3	Gera	St. Gangloff	Hermsdorf	5	-	-	
A 4	Gera	Auma	Schleiz	8	2	2	
A 5	Ronneburg		Schmölln	9	3	3	Beachtung SPNV
A 6	Gera	Ronneburg	Werdau	8	2	-	
		Ronneburg	Zwickau	2	-	-	
A 7	Greiz	Friesen	Reichenbach	7	-	-	
		Netzschkau	Reichenbach	6	-	-	externe Linie
A 8	Zeulenroda	Auma	Neustadt	6	-	-	
A 9	Zeulenroda	Weckersdorf	Schleiz	6	-	-	externe Linie
A 10	Zeulenroda	Pausa	Plauen	11	3	3	externe Linie
A 11	Greiz	Langenwetzen- dorf/Triebes	Zeulenroda	13	3	1	
		Naitschau	Zeulenroda	5	-	-	
A 12	Greiz	Wildetaube	Weida	9	-	-	
A 13	Zeulenroda	Hohenleuben	Weida	9	-	-	Beachtung SPNV
A 14	Weida		Gera	-	-	-	Bedienung durch SPNV
A 15	Münchenberns- dorf	Großsaara	Gera	12	2	-	

Tabelle 4-7: Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im LK Greiz

Die Angebotsgestaltung auf den Achsen ist vorrangig nach einem Taktfahrplan vorzunehmen. Die Ausgestaltung von Wochenendverkehren ist über alternative Bedienungsformen zu prüfen.

#### 4.4.3 Definition der zu bedienenden Teilräume

Für die Erschließung und Bedienung der Flächen außerhalb der Achsen werden die folgenden Teilräume definiert. Die Angabe der herzustellenden Verbindung bezieht sich in der Regel auf den nächstgelegenen zentralen Ort. Verbindungen zu anderen bzw. weiteren zentralen Orten können sich ergeben, wenn die zu erschließenden Gemeinden/Ortsteile auf einer Bedienachse liegen.

Die sicherzustellenden Mindestbedienungen außerhalb des Schülerverkehrs sind in den jeweiligen Tabellen angeführt. Zwischen Hin- und Rückfahrten muss ausreichend Zeit für Erledigungen sein. Befinden sich Orte/Ortsteile auf einer Bedienachse bzw. einem Linienweg zwischen Orten mit höherem Angebotsumfang, kann die tatsächlich realisierte Fahrtenzahl über der Mindestbedienung liegen.

Das Mindestangebot wird in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl des zu erschließenden Ortes nach folgendem groben Raster festgelegt, wobei Spielräume je nach Bedeutung und Lage des Ortes bestehen:

- 200 ... 400 Einwohner:	3 Fahrtenpaare
- 400 ... 600 Einwohner:	4 Fahrtenpaare
- 600 ... 1.000 Einwohner:	6 Fahrtenpaare
- 1.000 ... 3.000 Einwohner:	9 Fahrtenpaare
- > 3.000 Einwohner:	12 Fahrtenpaare.

(Hinweis: Die in den folgenden Tabellen angegebenen Einwohnerzahlen basieren je nach Datenverfügbarkeit auf unterschiedliche Stichtagen und sind deshalb nur als Groborientierung zu betrachten.)

Die Bedienung soll nur dann im Linienbetrieb vorgesehen werden, wenn die Nachfrage **dauerhaft über 5 Fahrgästen je Fahrt** liegt. Ansonsten ist auf flexible Bedienformen (z.B. Rufbus, Anrufsammeltaxi) zurückzugreifen.

Die auf Bedienachsen in den Landkreis einfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen sind in die Bedienung einzubeziehen. Anzustreben ist, dass auf derartigen Relationen der zu entwickelnde Gemeinschaftstarif Landkreis Greiz/Stadt Gera anerkannt wird.

#### Teilraum TR 1: Bad Köstritz

Charakteristik: Raum um Bad Köstritz bis Kraftsdorf/Kaltenborn/Töppeln

bisherige Linien: 203, 204, 205, 222, 20

- Maßnahmen:
- Abstimmung (Vertaktung) der Fahrtenlagen des Regionalbusses zwischen Gera und Bad Köstritz; nach Möglichkeit Realisierung eines 1-h-Taktes auf dieser Relation
  - Prüfung der Einbindung auf der Relation Bad Köstritz - Gera in den Taktverkehr der SV-Linie 24 ab Langenberg
  - Abstimmung mit SV Gera auf Relation Harpersdorf - Gera
  - Beachtung des SPNV auf der Relation Kraftsdorf - Gera
  - mit dem Neubau der Bundesstraße B7 und der dann nicht mehr möglichen Anfahrt des Bf. Bad Köstritz für die Linien 203/204 wird eine zusätzliche Bedienung des Industriegebietes Bad Köstritz und des Ortsteiles Pohlitz erforderlich
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Crossen Bahnhof (Ri. Leipzig) und Gera
- Bedienung:
- siehe Tabelle 4-8

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Bad Köstritz	2.891	Achse	Gera	18	2	-	
Pohlitz	742	Fläche	Bad Köstritz	6	-	-	
Gleina	150	Fläche	Bad Köstritz	x	-	-	
Reichhardtsdorf	142	Fläche	Bad Köstritz	x	-	-	
Caaschwitz	717	Achse	Bad Köstritz	6	-	-	
Hartmannsdorf	411	Fläche	Gera	3	-	-	
Grüna	221	Fläche	Gera	3	-	-	
Stübnitz		Fläche	Gera	3	-	-	
Rüdersdorf	728	Fläche	Gera	3	-	-	
Pörsdorf	213	Fläche	Gera	3	-	-	
Mühlsdorf	315	Fläche	Gera	3	-	-	
Töppeln	794	SPNV- Achse	Gera	- 3)	-	-	Bedienung durch SPNV
Niederndorf	301	Achse	Gera	3	-	-	(z. F.)
Kaltenborn	152	Fläche	Gera	x	-	-	
Harpersdorf	545	Achse	Gera	5	-	-	(z. F.)
Kraftsdorf	582	SPNV- Achse	Gera	- 3)	-	-	Bedienung durch SPNV
Oberndorf	432	Achse	Gera	4	-	-	(z. F.)

1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform

2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen;

3) zusätzliche Bedienung durch Bus-Achse A2 ist gegeben

**Tabelle 4-8: Mindestbedienung im Teilraum TR 1**

Die parallele Linienführung zum SPNV zwischen Gera und Crossen ist als nichtkonkurrierend einzustufen, da das Zentrum von Bad Köstritz weitab vom Bahnhof liegt und Caaschwitz keinen SPNV-Zugang besitzt.

### Teilraum TR 2: Münchenbernsdorf

- Charakteristik:** Raum um Münchenbernsdorf zwischen Waltersdorf/Geißen und Birkhausen/Großbebersdorf/Hundhaupten;  
Ergänzung der Bedienung durch Linien in Aufgabenträgerschaft des Saale-Orla-Kreises
- bisherige Linien:** 200, 202, 225, 233  
44, 101 (Aufgabenträgerschaft Saale-Orla-Kreis)
- Maßnahmen:**
- Prüfung der Notwendigkeit einer Verbindung von Münchenbernsdorf nach Weida außerhalb des Schülerverkehrs zur Herstellung einer Verknüpfung mit der Kreisstadt Greiz
  - Abstimmung der künftigen Bedienung auf den einfahrenden Linien 44 und 101 mit dem zuständigen Aufgabenträger
- Verknüpfung:**
- mit dem SPNV in Gera
  - ggf. mit Regionalbusangebot auf Achse A 3
- Bedienung:**
- siehe Tabelle 4-9
  - Verbindung der Orte auf der Achse Birkhausen - Hundhaupten alternativ mit Gera in Verbindung mit dem Fahrtenangebot auf der Achse A 4

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Münchenberns- dorf	3.304	Achse	Gera	12	2	-	
		Fläche	Weida	2	-	-	Prüfen!
Schöna		Fläche	Münchenbernsdf.	x	-	-	
Großsaara	661	Achse	Gera	3	-	-	(z. F.)
Kleinsaara		Achse	Gera	3	-	-	(z. F.)
Geißen		Achse	Gera	3	-	-	(z. F.)
Lindenkreuz	504	Fläche	Münchenbernsdf.	4	-	-	
Waltersdorf		Fläche	Münchenbernsdf.	3	-	-	
Rothenbach		Fläche	Münchenbernsdf.	x	-	-	
Lederhose	295	Fläche	Münchenbernsdf.	3	-	-	
Neuensorga		Fläche	Münchenbernsdf.	x	-	-	
Schwarzbach	250	Fläche	Münchenbernsdf.	3	-	-	
Hundhaupten	389	Fläche	Münchenbernsdf. 3)	4	-	-	
Markersdorf		Fläche	Münchenbernsdf. 3)	x	-	-	

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Großbocka	545	Fläche	Münchenbsdf. 3)	3	-	-	
Kleinbocka		Fläche	Münchenbsdf. 3)	3	-	-	
Großebersdorf	234	Fläche	Münchenbsdf. 3)	3	-	-	
Birkhausen	77	Fläche	Weida	x	-	-	

1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform

2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

3) alternativ nach Gera durch Angebot auf Achse A 4

**Tabelle 4-9: Mindestbedienung im Teilraum TR 2**

### Teilraum TR 3: Weida

- Charakteristik:** Raum um Weida im Bereich Zedlitz - Frießnitz - Niederpöllnitz - Uhlersdorf - Schüptitz - Hohenleuben - Wildetaube - Zossen
- bisherige Linien:** 214, 216, 220, 221, 225, 227, 27, 28
- Maßnahmen:**
- in Weida Führung der Busse direkt über den Bahnhof (Wendeschleife Bahnhof-Vorplatz)
  - Aufwertung der Buswendeschleife am Bahnhof Weida (u.a. Verbesserung Wegeführung); wenn möglich, nähere Heranführung des Busses an die Bahngleise
  - Anbindung der Orte Crimla, Köckritz, Köfeln, Zossen, Zedlitz und Wolfsgefärth weiterhin an Weida und Gera Zentrum (Aufrechterhaltung der Linie 214 zwischen Weida und Gera)
  - Prüfung der Anbindung von Wünschendorf über alternative Bedienungsformen
  - Erschließung von Röppisch (Stadt Gera) weiterhin durch RV
- Verknüpfung:**
- mit dem SPNV in Weida Bahnhof (Richtung Gera)
  - ggf. auch Verknüpfung Bus-SPNV an den weiteren SPNV-Zugangsstellen innerhalb des Teilraumes
- Bedienung:**
- siehe Tabelle 4-10

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Weida	8.279	SPNV- Achse	Gera, Zeulenroda	-	-	-	Bedienung durch SPNV
		Achse	Greiz	9	-	-	
Köckritz	199	Fläche	Weida, Gera	3			
Crimla	317	Fläche	Weida, Gera	3			
Zossen	108	Fläche	Weida, Gera	3			

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Teichwitz	118	Fläche	Weida	x	-	-	
Gräfenbrück	115	Fläche	Weida	x	-	-	
Schömberg	116	Fläche	Weida	x	-	-	
Schüptitz	115	Fläche	Weida	x	-	-	
Steinsdorf	400	Fläche	Weida	3	-	-	
Loitsch	100	Fläche	Weida	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Hohenölsen	688	Achse	Weida	6	-	-	
Wittchendorf	100	Achse	Weida	x	-	-	
Wildetaube	570	Achse	Weida	4	-	-	
Lunzig	176	Fläche	Weida	x	-	-	
Kühdorf	75	Fläche	Weida	x	-	-	
Hain	70	Fläche	Weida	x	-	-	
Zedlitz	711	Fläche	Weida, Gera	x	-	-	
Wolfsgefährth		Fläche	Weida, Gera	4	-	-	Beachtung SPNV
Seifersdorf		Fläche	Weida	x	-	-	
Sirbis		Fläche	Weida	x	-	-	
Burkersdorf	545	Fläche	Weida	4	-	-	
Frießnitz	399	Fläche	Weida	4	-	-	
Grochwitz	56	Fläche	Weida	x	-	-	
Köfeln	104	Fläche	Weida, Gera	x	-	-	
Neundorf	118	Fläche	Weida	x	-	-	
Niederpöllnitz	979	Fläche	Weida	6	-	-	Beachtung SPNV
Struth	84	Fläche	Weida	x	-	-	
Wetzdorf	136	Fläche	Weida	x	-	-	
Uhlersdorf	69	Fläche	Weida	x	-	-	
Birkigt	37	Fläche	Weida	x	-	-	
Forstwolfersdorf	147	Fläche	Weida	x	-	-	
Rohna	75	Fläche	Weida	x	-	-	

1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform

2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

**Tabelle 4-10: Mindestbedienung im Teilraum TR 3**

**Teilraum TR 4: Brahmatal**

- Charakteristik: Bereich des Landkreises nördlich von Ronneburg
- bisherige Linien: 208, 211  
235 (SV Gera)
- Maßnahmen: - Prüfung der Anpassung der Linienführung zur Herstellung einer Kooperation mit dem SV Gera im Bereich Wernsdorf/Hermsdorf (SV-Achsen E 2 und E 4)
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Ronneburg (Richtung Gera) und in Gera (länderübergreifende Verknüpfungsstelle Hermsdorf/Heuckewalde)
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-11

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Zschippach	170	Fläche	Gera, Ronneburg	3	-	-	
Brahmenau	852	Fläche	Gera, Ronneburg	6	-	-	
Wüstenhain	61	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Hirschfeld	141	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Bethenhausen	212	Fläche	Gera, Ronneburg	3	-	-	
Caasen	55	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Pölzig	1.178	Fläche	Gera, Ronneburg	9	-	-	
Beiersdorf	88	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Sachsenroda	65	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Korbußen	499	Fläche	Gera, Ronneburg	6	-	-	
Großenstein	894	Fläche	Gera, Ronneburg	6	-	-	
Mückern	85	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Nauendorf	335	Fläche	Gera, Ronneburg	3	-	-	
Baldenhain	105	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Reichstädt	296	Fläche	Gera, Ronneburg	3	-	-	
Frankenau	109	Fläche	Gera, Ronneburg	x	-	-	
Schwaara	158	Fläche	Gera	x	-	-	

1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform

2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

**Tabelle 4-11: Mindestbedienung im Teilraum TR 4**

**Teilraum TR 5: Ronneburg/Seelingstädt**

- Charakteristik: Ronneburg und südlich davon gelegener Raum bis Seelingstädt/Wolfersdorf/Wünschendorf
- bisherige Linien: 212, 213, 219, 223, 236, 353, H-003, HT-9  
18 (SV Gera)
- Maßnahmen:
- Abbau von Linienüberlagerungen auf der Relation Gera - Ronneburg; Realisierung eines abgestimmten Fahrtenangebotes entsprechend der Nachfrage
  - soweit möglich Führung der Regionalbuslinien über den Bahnhof in Ronneburg; Realisierung eines ÖPNV-gerechten Umbaus des Bahnhofsvorplatzes zur Einrichtung eines Verknüpfungspunktes Bus - SPNV
  - Prüfung der Notwendigkeit einer Verbindung von Seelingstädt nach Berga mit Anschluss an SPNV nach Greiz; alternativ 1 Fahrtenpaar nach Greiz über Teichwolframsdorf
  - Prüfung einer Kooperation mit dem SV Gera im Bereich Kauern (SV-Achse E7)
  - Prüfung von Möglichkeiten für eine Verbindung von Wünschendorf nach Weida außerhalb der Schulzeit
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Ronneburg (Richtung Gera) bzw. in Gera
  - in Ronneburg mit dem weiterführenden Regionalbusverkehr
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-12

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Ronneburg	5.194	SPNV- Achse	Gera	- 3)	-	-	Bedienung durch SPNV
Raitzhain	204	Achse	Ronneburg	3	-	-	(z. F.)
Grobsdorf	65	Fläche	Ronneburg	x	-	-	
Kauern	449	Fläche	Ronneburg Gera	4	-	-	Beachtung SV Gera
Paitzdorf	441	Fläche	Ronneburg	3	-	-	
Mensdorf		Fläche	Ronneburg	3	-	-	
Rückersdorf	628	Achse	Ronneburg	6	-	-	(z. F.)
Haselbach		Fläche	Ronneburg	x	-	-	
Reust	193	Achse	Ronneburg	3	-	-	(z. F.)
Braunichswalde	531	Fläche	Ronneburg	4	-	-	
Vogelgesang	149	Achse	Ronneburg	x	-	-	(z. F.)
Seelingstädt	1.494	Achse	Ronneburg	6	2	-	(z. F.)
			Berga	1			Prüfen!

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Chursdorf		Achse	Seelingstädt	3	-	-	(z. F.)
Zwirtzschen		Fläche	Seelingstädt	3	-	-	
Friedmannsdorf		Fläche	Seelingstädt	3	-	-	
Wünschendorf	1.912	SPNV- Achse	Gera	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Meilitz	137	SPNV- Achse	Gera, Wünschendorf	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Mosen	236	Fläche	Wünschendorf	3	-	-	
Pösneck	39	Fläche	Wünschendorf	x	-	-	
Untitz	58	Fläche	Wünschendorf	x	-	-	
Zschorta	41	Fläche	Wünschendorf	x	-	-	
Endschütz	378	Fläche	Wünschendorf	3	-	-	
Letzendorf		Fläche	Wünschendorf	3	-	-	
Jährig		Fläche	Wünschendorf	x	-	-	
Hilbersdorf	232	Fläche	Wünschendorf	3	-	-	
Rußdorf		Fläche	Wünschendorf	3	-	-	
Gauern	143	Fläche	Wünschendorf	x	-	-	
Linda	479	Fläche	Wünschendorf	3	-	-	
Pohlen		Fläche	Wünschendorf	3	-	-	

- 1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform  
2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen  
3) zusätzliche Bedienung durch Bus-Achse ist gegeben

**Tabelle 4-12: Mindestbedienung im Teilraum TR 5**

### Teilraum TR 6: Berga

- Charakteristik: Raum um Berga bis Wernsdorf und Settendorf/Waltersdorf  
bisherige Linien: 218, H-012, H-013, H-014, H-015, H-016  
Maßnahmen:
  - Beseitigung paralleler Linienführungen im Bereich um Berga; Gestaltung eines überschaubaren und logisch strukturierten Liniennetzes innerhalb des Teilraumes
  - soweit möglich, Führung der Regionalbuslinien über den Bahnhof in Berga
  - Prüfung der Anbindung Teichwolframsdorf, Wildetaube und Seelingstädt an Berga über alternative Bedienungsformen
Verknüpfung:
  - mit dem SPNV in Berga (vorrangig Richtung Greiz)
Bedienung:
  - siehe Tabelle 4-13

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Berga	(3.815)	SPNV- Achse	Greiz, Gera	-	-	-	Bedienung durch SPNV
		Fläche	Weida	4	-	-	
Clodra		Fläche	Berga	3	-	-	
Zickra		Fläche	Berga	3	-	-	
Wolfersdorf		Fläche	Berga	3	-	-	
Wernsdorf		Fläche	Berga	3	-	-	
Markersdorf		Fläche	Berga	3	-	-	
Kleinkundorf		Fläche	Berga	3	-	-	
Untergeißendorf		Fläche	Berga	3	-	-	
Obergeißendorf		Fläche	Berga	3	-	-	
Neumühl		Fläche	Berga	x	-	-	
Großkundorf	ca. 180	Fläche	Berga	3	-	-	
Settendorf	ca. 130	Fläche	Berga	x	-	-	
Sorge		Fläche	Berga	x	-	-	
Waltersdorf	ca. 470	Fläche	Berga	4	-	-	
Tschirma		Fläche	Berga	x	-	-	

1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform

2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

**Tabelle 4-13: Mindestbedienung im Teilraum TR 6**

### Teilraum TR 7: Greiz

- Charakteristik:** Raum um Greiz mit der Abgrenzung Teichwolframsdorf - Neumühle - Langenwetzendorf - Welsdorf - Hohndorf;  
Ergänzung der Bedienung durch Linien in Aufgabenträgerschaft des Vogtlandkreises
- bisherige Linien:** 2, 14, 18, 19, 23, 24, 25, 27, H-001, H-011, H-015  
T-19, T-81 (Aufgabenträgerschaft Vogtlandkreis)
- Maßnahmen:**
- soweit notwendig, Einbeziehung des Regionalbusses in die Erschließung der Stadt Greiz
  - Sicherstellung der künftigen Bedienung auf den einfahrenden Linien T-19 und T-81 durch Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger
- Verknüpfung:**
- in Greiz mit dem SPNV, vorrangig in/aus Richtung Gera
  - in Greiz mit dem Regionalbus nach Reichenbach
  - in Elsterberg an den Stadtverkehr nach/von Greiz

- in Neumühle mit dem SPNV zur Gewährleistung einer Verbindung Teichwolframsdorf - Berga

Bedienung: - siehe Tabelle 4-14

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Greiz	23.583	SPNV- Achse	Gera	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Teichwolframs- dorf	ca. 1.700	Fläche	Greiz	6	1	-	
Kleinreinsdorf	ca. 430	Fläche	Greiz	4	-	-	
Lehnamühle		Fläche	Greiz	x	-	-	
Neumühle	454	SPNV- Achse	Greiz	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Mohlsdorf	1.600	Fläche	Greiz	9	2	-	
Kahmer	260	Fläche	Greiz	3	-	-	
Reudnitz	1.100	Fläche	Greiz	9	2	-	
Gottesgrün	290	Fläche	Greiz	3	-	-	
Tremnitz	71	Fläche	Greiz	x	-	-	
Pansdorf	72	Fläche	Greiz	x	-	-	
Langenwetzen- dorf	1.671	Achse	Greiz, Zeulenroda	9	3	1	
Neugernsdorf	162	Fläche	Greiz	x	-	-	
Nitschareuth	245	Fläche	Greiz	3	-	-	
Daßlitz	294	Fläche	Greiz	3	-	-	
Wellsdorf	153	Fläche	Greiz	x	-	-	
Erbengrün	125	Fläche	Greiz	x	-	-	
Naitschau	446	Achse	Greiz	4	-	-	(z. F.)
Zoghaus	311	Achse	Greiz	3	-	-	(z. F.)
Hohndorf	386	Fläche	Greiz	4	-	-	
Cossengrün	419	Fläche	Greiz	4	-	-	fremdes VU
Schönbach	153	Fläche	Greiz	3	-	-	fremdes VU

1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform

2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

**Tabelle 4-14: Mindestbedienung im Teilraum TR 7**

**Teilraum TR 8: Zeulenroda-Nord**

- Charakteristik: Zeulenroda und dessen nördlicher Raum im Bereich Göttendorf - Brückla - Staitz - Auma
- bisherige Linien: 24, 25, 28, 32, 34, 40, 45
- Maßnahmen:
- Prüfung, inwieweit ein Teil der Regionalbuslinien bzw. -fahrten über Triebes (ggf. auch über den unteren Bahnhof Zeulenroda) geführt und dort mit dem SPNV nach/von Gera verknüpft werden kann
  - Im Übrigen Gestaltung der Fahrtenlagen im Regionalverkehr so, dass der SPNV am Unteren Bahnhof mit dem Rufbus erreichbar ist
- Verknüpfung:
- in Zeulenroda bzw. Triebes mit dem SPNV (vorrangig nach/von Weida - Gera) und den nach Greiz weiterführenden Regionalbuslinien
  - in Zeulenroda mit dem Regionalbus nach Schleiz
- Bedienung: - siehe Tabelle 4-15

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Zeulenroda	ca. 13.500	SPNV- Achse	Gera	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Triebes	ca. 3.500	SPNV- Achse	Gera	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Auma	(3.199)	Achse	Zeulenroda	9	2	-	
Wenigenauma		Achse	Zeulenroda	3	-	-	(z. F.)
Untendorf		Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Gütterlitz		Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Hohenleuben	1.795	Achse	Zeulenroda	9	2	-	
Mehla	354	Achse	Zeulenroda	3	-	-	(z. F.)
Brückla		Achse	Zeulenroda	3	-	-	(z. F.)
Grüna		Achse	Zeulenroda	3	-	-	(z. F.)
Niederböhmers- dorf	345	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Neuärgemiß	108	Achse	Zeulenroda	x	-	-	(z. F.)
Göttendorf	184	Achse	Zeulenroda	3	-	-	(z. F.)
Weißendorf	360	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Dörtendorf	215	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Göhren	131	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Döhlen		Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Staitz	324	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Merkendorf	321	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Piesigitz		Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Wiebelsdorf	275	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Wöhlsdorf		Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Pfersdorf		Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Silberfeld	112	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Braunsdorf	245	Fläche	Zeulenroda 3)	3	-	-	

1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform

2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen

3) alternativ nach Gera durch Angebot auf Achse A 4

**Tabelle 4-15: Mindestbedienung im Teilraum TR 8**

#### Teilraum TR 9: Zeulenroda-Süd

Charakteristik: Raum südlich von Zeulenroda mit dem Bereich Krölpa - Langenwolschendorf - Dobia - Bernsgrün;

Ergänzung der Bedienung durch Linie in Aufgabenträgerschaft des Saale-Orla-Kreises

bisherige Linien: 2, 35, 36, 45

132 (Aufgabenträgerschaft Saale-Orla-Kreis)

Maßnahmen:

- Sicherstellung der künftigen Bedienung auf der einfahrenden Linie 132 durch Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger
- Prüfung der Weiterführung einzelner Regionalbusfahrten bis Triebes Bahnhof

Verknüpfung:

- in Zeulenroda mit dem SPNV und den nach Greiz weiterführenden Regionalbuslinien
- in Zeulenroda mit dem Regionalbus nach Schleiz

Bedienung: - siehe Tabelle 4-16

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Zadelsdorf	155	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Stelzendorf	86	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Zickra		Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Muntscha		Fläche	Zeulenroda	3	-	-	

Gemeinde/ Ortsteil	Ein- wohner	räuml. Zuord- nung	Verbindung herstellen mit	Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare pro Tag) 1)			Bemerkung 2)
				MF	Sa	SF	
Krölpa		Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Langenwolschen- dorf	915	Achse	Zeulenroda	6	-	-	fremdes VU
Kleinwolschen- dorf	316	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Pahren	414	Fläche	Zeulenroda	4	-	-	
Förthen	119	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Läwitz	144	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Weckersdorf	244	Achse	Zeulenroda	3	-	-	(z. F.)
Leitlitz	175	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Pöllwitz	709	SPNV- Achse	Zeulenroda	- 3)	-	-	Bedienung durch SPNV
Wolfshain	82	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Arnsgrün	294	Fläche	Zeulenroda	3	-	-	
Schönbrunn	51	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Frotschau	71	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Bernsgrün	464	Fläche	Zeulenroda	4	-	-	
Büna	57	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Leiningen	77	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	
Dobia	118	Fläche	Zeulenroda	x	-	-	

- 1) x - zu geringes Einwohnerpotenzial; Bedienung außerhalb des Schülerverkehr nur, wenn an einem Linienweg gelegen, oder Bedienung über flexible Bedienform  
2) (z. F.) - ggf. weitere Fahrten, da auf einer Achse gelegen  
3) zusätzliche Bedienung durch Bus ist gegeben

**Tabelle 4-16: Mindestbedienung im Teilraum TR 9**

Die Linienführungen, die sich aus den herzustellenden Verbindungen ergeben, und die Mindestbedienhäufigkeiten sind regelmäßig zu überprüfen und bei Änderungen in den nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen, bzw. wenn Gründe der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit dies erfordern, entsprechend anzupassen.

Die Tabelle im Anhang zeigt eine Übersicht über die im Schülerverkehr zu den einzelnen Schulen im Landkreis Greiz zu befördernden Schüler, gegliedert nach den Teilräumen.

#### 4.4.4 Stadtverkehre im Landkreis Greiz

##### 4.4.4.1 Stadtverkehr Greiz

Der Stadtbusverkehr in der Kreisstadt Greiz stellt die Erschließung der einzelnen Stadtteile und deren Anbindung an das Stadtzentrum sicher. Das mit Fahrplan 2006/2007 bestehende Liniennetz bildet hierfür die Grundlage; es ist weiterzuführen und bei in der Nachfragestruktur eintretenden Veränderungen entsprechend anzu-

passen bzw. weiterzuentwickeln. Wie bisher ist dabei auf ein radiales Liniennetz zu orientieren, welches seinen zentralen Verknüpfungspunkt am Bahnhof Greiz bzw. am Puschkinplatz besitzt. Das Stadtzentrum und der Bahnhof sollen von allen Stadtteilen aus direkt ohne Umsteigen erreichbar sein.

Die Mindestbedienung bei der Erschließung von Greiz außerhalb des Schülerverkehrs unter Beachtung der verschiedenen Verkehrszeiten ist in Tabelle 4-18 dargestellt. Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit auf einzelnen Relationen sind entsprechend des Bedarfs vorzunehmen.

Bei den regelmäßig bedienten Stadtteilen ist ein Taktfahrplan zu realisieren. Verlaufen auf einzelnen Abschnitten mehrere Linien parallel, sind die Fahrtenlagen soweit möglich so aufeinander abzustimmen, dass gleichmäßige Fahrtenfolgen entstehen. Dies trifft auch auf die nach Greiz einfahrenden Regionalbuslinien zu, wenn identischer Fahrtweg zum Stadtverkehr besteht.

Die Fahrpläne sind so zu gestalten, dass sich am Bahnhof sowohl Anschlüsse zum SPNV als auch innerhalb der einzelnen Stadtbuslinien (unter Beachtung bestehender Quelle-Ziel-Beziehungen) ergeben.

Tagesgruppe	Hauptverkehrszeit HVZ	Nebenverkehrszeit NVZ	Schwachverkehrszeit SVZ
			1)
Montag - Freitag	6.00 - 8.00 Uhr 12.00 - 17.00 Uhr	8.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	bis 6.00 Uhr nach 19.00 Uhr
Sonnabend	-	9.00 - 16.00 Uhr	6.00 - 9.00 Uhr nach 16.00 Uhr
Sonn-/Feiertag	-	-	ganztägig

1) Beginn und Ende der SVZ in Abhängigkeit von der Bedeutung der Relation

**Tabelle 4-17: Definition der Verkehrszeiten im Stadtverkehr Greiz**

Verbindung vom Stadtzentrum nach	Mindestzahl Fahrten je Stunde und Richtung 1)						Bemerkung
	MF			Sa		SF	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	
Pohlitz	4	2	1	1	1	1	
Herrenreuth, Waldhaus	1	0,5	-	-	-	-	ggf. mit Umstieg in Pohlitz
Schönfeld	4	2	2	1	1	1	alternierend über Adelheid und Reinsdorf
Aubachtal	4	2	2	1	1	1	einschl. Fahrten über Schönfeld
Irchwitz, Reinsdorf, Waltersdorf	2	1	-	0,5	0,5	0,5	
Dörlau, Sachswitz	2	1	1	0,5	0,5	0,5	
Hasental	0,5	0,5	-	2 FP	-	-	
Obergrochlitz, Moschwitz	1	1	-	0,5	0,5	3 FP	
Untergrochlitz	5 FP			1 FP		1 FP	
Gommla	1 (+1)	1 (+1)	-	4 FP		2 FP	Verdichtung durch RV
Kurtschau	4 FP			-	-	-	

Verbindung vom Stadtzentrum nach	Mindestzahl Fahrten je Stunde und Richtung 1)						Bemerkung
	MF			Sa		SF	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	
Laagweg	0,5	0,5	-	-	-	-	
Reißberg, Zaschberg	4	2	1	1	1	1	
Raasdorf	1	0,5	-	2 FP	-	-	Bedienung durch RV

1) FP - Fahrtenpaar; (+...) - zusätzliche Fahrten durch Regionalbus

**Tabelle 4-18: Mindestbedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Greiz**

#### 4.4.4.2 Stadtverkehr Zeulenroda

Der in Zeulenroda bestehende Stadtverkehr ist weiterzuführen. Er muss alle wesentlichen Stadtgebiete einschließlich des Stadtteiles Triebes erschließen und ist unter Beachtung der konkreten Nachfragelage auszugestalten. Das stündliche Fahrtenangebot Montag-Freitag ist mindestens beizubehalten. Es ist zu prüfen, inwieweit die Bedienung des Linienastes nach Triebes komplett von den Linien des Regionalverkehrs übernommen werden kann. Anschlüsse zwischen diesem und dem innerstädtischen Linienast sind generell sicherzustellen.

Die Verknüpfung des Stadtgebietes Zeulenroda mit dem Unteren Bahnhof ist auch künftig mittels Rufbus zu realisieren. Das Fahrtenangebot ist an den Abfahrts-/Ankunftszeiten des SPNV auszurichten und muss Montag bis Sonntag verfügbar sein. Die Fahrtenmeldung muss weiterhin bis 30 Minuten vor Fahrtbeginn möglich sein.

Es sollte geprüft werden, ob der Rufbus am Wochenende unter Beibehaltung des bisherigen Fahrtweges auch für Fahrten innerhalb der Stadt freigegeben werden kann.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob ein Teil der nach Zeulenroda einfahrenden Regionalbuslinien (z. B. Linien 40 und 132) über den unteren Bahnhof geführt werden können.

#### 4.4.4.3 Stadtverkehr Weida

Der Stadtverkehr Weida kann zunächst in der bisherigen Weise fortgeführt werden, d.h. am Vormittag Bedienung des bestehenden Linienweges der Stadtlinie im 1-h-Takt und am Nachmittag Übernahme der Erschließung der Stadt durch die ein-/ausfahrenden Regionalbuslinien. Sollte dies künftig aus Sicht der Größe und Struktur der Nachfrage nicht mehr ausreichend sein, ist zu entscheiden, ob der Betrieb der Stadtlinie auf den Nachmittag ausgeweitet wird oder die Fahrtwege der Regionalbuslinien innerhalb der Stadt angepasst werden können. Auf jeden Fall ist sicherzustellen, dass bei einem Wegfall der Busverbindungen auf der Achse Weida - Gera (A 14) der Bahnhof Weida von allen Bereichen der Stadt aus erreichbar ist und entsprechende Anschlüsse zum SPNV bestehen.

Unabhängig davon ist anzustreben, dass die nach Weida verkehrenden Regionalbuslinien generell bis zum bzw. über den Bahnhof Weida geführt werden, um eine Verknüpfung mit dem SPNV herzustellen.

## 4.5 Alternative Bedienformen

Zur Verbesserung der Erschließung in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage und als Ersatz für sehr schwach nachgefragte Linienfahrten ist der Einsatz bedarfsgesteuerter, alternativer Bedienungsformen zu prüfen. Dafür kommen vorrangig die in Tabelle 4-19 beschriebenen Produkte in Frage. Bedarfsgesteuerte Bedienformen haben den Vorteil, dass sie nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren und damit bei schwachen Verkehrsströmen wirtschaftlicher sind. Die Tarife sind auf Basis des ÖPNV-Tarifs zu gestalten, höhere Bedienqualitäten (z.B. haustürnahe Bedienung) sind mit einem Komfortzuschlag zu belegen.

	Linientaxi	Anrufsammeltaxi (AST)	Rufbus
Linienbindung	ja	nein, jedoch definiertes Bedienegebiet	ja, aber nur, wenn für Erreichen der Ein-/Ausstiegshaltestellen erforderlich
Fahrplan	ja	ja (Zeitfenster)	ja
Haltestellen	ja	Haustürbedienung von/zu Verknüpfungspunkt bzw. Haltestelle	ja (Ein-/Ausstieg nur an festgelegten Haltestellen)
Anmeldung	ja	ja	ja
Fahrzeuge	Kleinbus, Großraumtaxen	Taxen/Großraumtaxen mit Kennzeichnung „AST“	Kleinbus, ggf. Taxen (Ruf-taxi)
Tarif	ÖPNV-Tarif	ÖPNV-Tarif und ggf. Komfort-Zuschlag	ÖPNV-Tarif

Tabelle 4-19: Vorrangige Produkte bei alternativen Bedienungsformen

An den festzulegenden Endpunkten bzw. an definierten Umsteigehaltestellen sind Anschlüsse zum/vom weiterführenden Regional- oder Stadtverkehr bzw. SPNV sicherzustellen.

Die bedarfsgesteuerte Bedienung kann einzelne Kurse einer Linie oder komplette eigenständige Linien umfassen.

Voraussetzung für derartige Bedienformen ist, dass auf die benötigten Fahrzeuge kurzfristig und ohne lange Anfahrtswege zurückgegriffen werden kann. Für die Fahrtendurchführung kommen vorrangig Taxi- und Mietwagenunternehmen sowie regionale Busunternehmen in Betracht. Zur Sicherung von Anschlüssen müssen die Fahrzeuge über Funk zumindest mit der Einsatzzentrale kommunizieren können.

Zu beachten ist, dass alternative Bedienformen neben Vorteilen ggf. auch gewisse systembedingte Nachteile aufweisen; z.B. können Schwierigkeiten bei der Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern auftreten, z.T. bestehen Hemmschwellen bezüglich der Fahrtwunschanmeldung (ältere Bürger).

Als Maß für die Einführung alternativer Betriebsformen kann das Absinken der Nachfrage auf unter 5 Personenfahrten je Stunde und Richtung gelten.

Generell bedarf die Entscheidung für eine alternative Bedienung einer vorherigen gebietskonkreten und detaillierten Überprüfung der Vorzüge und Risiken.

Bezüglich der Anmeldefristen ist sicherzustellen, dass Fahrtenanmeldungen bis mindestens 30 Minuten vor der im Fahrplan ausgedruckten Abfahrtszeit möglich sind. Oft entscheidet es sich beim Fahrgast relativ spät, dass er eine Anruffahrt in Anspruch nehmen möchte. Andererseits muss dem ausführenden Verkehrsunternehmen ausreichend Zeit zur Fahrtdisposition und Fahrzeugbereitstellung zur Verfügung stehen. Die Anmeldung selbst muss unkompliziert über eine einheitliche Telefonnummer abzuwickeln sein.

Die Fahrtwunsch-Entgegennahme/Disposition ist vorzugsweise über die Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen zu realisieren. Bei kleinen bzw. relativ abgegrenzten Systemen mit geringem Dispositionsaufwand können hierfür auch fremde Einrichtungen gebunden werden, sofern sie während der Anmeldezeiten durchgängig besetzt sind (z.B. Callcenter).

Auch im Landsverkehrsprogramm Thüringen /14/ wird davon ausgegangen, dass dort, wo das Fahrgastaufkommen für einen Linienbus nicht mehr ausreicht, die Verbindung zum nächsten zentralen Ort als Versorgungszentrum flexibel und bedarfsgerecht sichergestellt werden muss. Dementsprechend sind neue Formen ökologisch verträglich gestalteter Mobilität für schwach besiedelte Räume zu entwickeln.

### **Stadtverkehr Gera**

Der Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehre kann in Betracht kommen:

- a) für die Bedienung von nicht erschlossenen Ortsteilen, die nur geringe Einwohnerzahlen aufweisen; dies sind:
  - Collis
  - Langengrobsdorf
  - Bereich Alt-Taubenpreskeln/Poris-Lengefeld/Lietzsch
  - Stublach/Langenberg West
- b) als Ergänzung, wenn die bedarfsgesteuerte Bedienform tatsächlich wirtschaftlicher ist, als die Bedienung im regulären Linienbetrieb.

### **Landkreis Greiz**

Vorrangig zu prüfen ist die Einrichtung von bedarfsgesteuerten Bedienformen zur Erreichbarkeit der Verwaltungszentren an den Sprechtagen bzw. der zentralen Orte, wenn durch Buslinien kein angemessenes Angebot besteht. Das betrifft u.a.:

- a) Anbindung Tschirma und Wildetaube nach Berga
- b) Anbindung der Gemeinden VG Ländereck nach Seelingstädt
- c) Anbindung Wünschendorf nach Weida außerhalb der Schulzeit
- d) Anbindung Schwaara nach Gera außerhalb der Schulzeit.

## 4.6 Vernetzung der Verkehrsträger

### 4.6.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV

Dem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes eine besondere Bedeutung zu. Die Schnittstellen sind so weiterzuentwickeln, dass gleichermaßen der zeitliche Aspekt des Umsteigens (minimale Wartezeiten) und der funktionelle Aspekt in Form kurzer Wege, guter Information und Wegweisung, gepflegter Anlagen usw. Beachtung finden.

Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird als hergestellt betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von ca. 10 Minuten (Linien in den Stadtverkehren und auf den Bedienachsen des RV) bzw. 20 Minuten (Linien der Flächenerschließung in den Bedienräumen des RV) liegt.

In den Fahrplänen ausgewiesene Anschlüsse sind grundsätzlich einzuhalten.

#### Stadt Gera

Mit der Fertigstellung der Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof und am Bahnhof Süd sowie dem modernisierten Bahnhof Zwötzen stehen in Gera 3 Schnittstellen zur Verfügung, die eine hochwertige, barrierefreie **Verknüpfung von SPNV und StPNV** ermöglichen. An den übrigen SPNV-Zugangsstellen ist die räumliche und zeitliche Verknüpfungsqualität im Rahmen der Möglichkeiten weiter zu optimieren.

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz nehmen im Rahmen der Anhörung zum SPNV darauf Einfluss, dass die Gestaltung von Gera Hbf. als Systemknoten im Integralen Taktfahrplan (ITF) weiter befördert wird.

Zentraler Verknüpfungspunkt **innerhalb des Stadtverkehrs** ist die Haltestelle Heinrichstraße, die durch kurze und direkte Umsteigewege gekennzeichnet ist. Hier bestehen auch Übergänge zu einem großen Teil der nach Gera einfahrenden Regionalbuslinien. Eine Übersicht der Verknüpfungsstellen im Gebiet der Stadt Gera geht aus Tabelle 4-20 hervor.

Auf Basis der bestehenden Nachfrage und unter Beachtung ggf. bestehender tageszeitabhängiger Lastrichtungen ist eine hohe Anschlusssicherheit bei der Verknüpfung der Linien sicherzustellen, insbesondere in Schwachlastzeiten mit geringer Fahrtdichte.

Im Rahmen des Neubaues des Straßenbahn-Streckenabschnittes Grüner Weg - Thüringer Straße ist die Verknüpfungsstelle Nord einzurichten (Verlagerung der Verknüpfung von der Haltestelle Tinz zur Haltestelle Berufsakademie). Mit Realisierung der Straßenbahnverlängerung nach Langenberg erfolgt am dortigen Endpunkt die Verknüpfung von Straßenbahn, Stadtbus und Regionalverkehr. Für den Verknüpfungspunkt Lusan/Laune ist eine bauliche Aufwertung vorgesehen.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung von			
	SPNV	Straßenbahn	Stadtbus	Regionalbus
Heinrichstraße		X	X	X
Hauptbahnhof	X	X		X
Tinz (Berufsakademie)		X	X	X
Untermhaus		X	X	
Fr.-Naumann-Platz 1)		X	X	X
Straße des Bergmanns		X	X	X
Bieblach Ost		X	X	
Gera Süd	X	X	X	X
Lusan/Laune		X	X	
Bahnhof Zwötzen	X	X	X	
Zwötzen		X	X	X

1) befristete Nutzung bis Realisierung der nördlichen Elsterquerung

**Tabelle 4-20: Verknüpfungsstellen im Liniennetz des GVB**

Die **Verknüpfung des Regionalbusverkehrs mit dem Stadtverkehr** erfolgt an der Heinrichstraße sowie an den weiteren in Tabelle 4-20 genannten Haltestellen. An der Haltestelle Straße des Bergmanns/Berliner Straße ist eine Umgestaltung zur Verkürzung der Umsteigewege zwischen Stadt- und Regionalverkehr erforderlich. Darüber hinaus ist die Umsetzbarkeit der in Abschnitt 4.3.2 aufgezeigten Kooperationen zwischen Stadt- und Regionalverkehr zu prüfen, so dass sich entsprechend der Lage der Kooperationsräume (vgl. hierzu auch Anlage 7-1) ggf. weitere Verknüpfungspunkte zwischen den beiden Verkehrssystemen ergeben.

### Landkreis Greiz

Die **Verknüpfung Regionalbusverkehr - SPNV** erfolgt vorrangig an den Bahnhöfen gemäß Tabelle 4-21. Bei der Anschlussgestaltung sind Prioritäten zu setzen, da der Bus häufig nur einen Richtungsanschluss bedienen bzw. im ungünstigsten Fall nur Zubringer *oder* Abbringer für eine SPNV-Fahrt sein kann.

Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sind darüber hinaus an allen übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Busanbindung anzustreben.

In Zeulenroda ist zu prüfen, ob einzelne Fahrten weiterer Regionalbuslinien aus Richtung Stadt zum unteren Bahnhof geführt werden können. In Wünschendorf wird im Rahmen des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes eine bessere Verknüpfung von Bus und Bahn geplant.

SPNV-Zugangsstelle	Anschluss Bus an SPNV in/aus Richtung		Bemerkung
	1. Priorität	2. Priorität	
Greiz, Hauptbahnhof	Gera	Plauen	
Weida, Bahnhofvorplatz	Gera	Saalfeld, Zeulenroda	Ausbau zum Verknüpfungspunkt notwendig
Zeulenroda, unt. Bahnhof	Gera	Mehltheuer	Ausbau zum Verknüpfungspunkt geplant (künftig SPNV-Kreuzungsstelle)
Triebes	Gera	Mehltheuer	
Ronneburg	Gera	Altenburg	Ausbau zum Verknüpfungspunkt notwendig
Berga/Elster	Greiz	Gera	Ausbau zum Verknüpfungspunkt notwendig
Gera, Hauptbahnhof	Greiz	Erfurt, Leipzig	
<b>außerhalb des Planungsraumes</b>			
Crossen	Leipzig	Gera	
Hermsdorf	Jena	Gera	
Triptis	Saalfeld	Gera	Prüfung der Anfahrt des Bahnhofes durch Bus
Schmölln	Altenburg	Gera	
Reichenbach	Leipzig	Hof	

Tabelle 4-21: Verknüpfung Regionalbus mit SPNV

Die für den Landkreis Greiz bedeutsamen **Umsteigepunkte Bus - Bus**, an denen Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien entsprechend den nachgefragten Verbindungen und den fahrplantechnologischen Möglichkeiten zu vermitteln sind, betreffen in 1. Priorität:

- a) Greiz, Bahnhof/Busbahnhof
- b) Greiz, Puschkinplatz
- c) Zeulenroda, ob. Bahnhof
- d) Auma, Markt
- e) Weida, Markt
- f) Münchenbernsdorf, Wartehalle
- g) Ronneburg, Markt
- h) Hohenölsen, Ort
- i) Mehla, Kreuzung.

Vorrang haben dabei Anschlüsse, die eine Verbindung mit der Kreisstadt Greiz bzw. dem nächsten Mittel- oder Grundzentrum sowie der Stadt Gera herstellen. Die Anschlussgestaltung ist ein komplexer Abgleichungsprozess zwischen den Erfordernissen des Schülerverkehrs, den räumlich und zeitlich nachgefragten Quelle-Ziel-Beziehungen der übrigen Fahrgäste und den Zwängen der optimalen Wagenumlaufplanung.

Die Anschlusssicherung beinhaltet auch das Abwarten verspäteter Fahrten in zu definierenden Grenzen in Abhängigkeit der technologischen Zwänge. Sie ist ggf. durch technische Hilfsmittel zu unterstützen (z.B. Funk, RBL-Komponenten).

#### 4.6.2 Intermodale Vernetzung

Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride) sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen und der Umweltverbund zu stärken. P+R- und B+R-Anlagen verbessern in Gebieten mit fehlenden Zubringersystemen zu den Hauptlinien des ÖPNV die Erreichbarkeit von Haltestellen und vergrößern deren Einzugsbereiche über den fußläufig erreichbaren Bereich hinaus.

Die Einrichtung von **Bike+Ride-Anlagen** soll an Zugangsstellen zum SPNV generell und an Haltestellen des übrigen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale in Entfernungen zwischen 1 ... 3 km von der Zugangsstelle liegen.

Fahrradabstellanlagen sind anspruchsgerecht auszuführen unter Anwendung möglichst einheitlicher Standards, die zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen festzulegen und abzustimmen sind.

Zu grundlegenden Standards gehören insbesondere eine Überdachung, Anschließbarkeit eines Laufrades und des Rahmens zum Schutz vor Diebstahl, Standsicherheit des Fahrrades (Halt an mindestens zwei Punkten), Beleuchtung, gute Einsehbarkeit und kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig. Außerdem müssen die Zufahrtswege zur Haltestelle für den Radverkehr geeignet sein.

Zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen besteht an folgenden SPNV-Zugangsstellen Handlungsbedarf:

- a) Zeulenroda Unterer Bahnhof im Rahmen dessen geplanten Ausbaus als Verknüpfungspunkt
- b) Loitsch-Hohenleuben, Hohenleuben und Pöllwitz im Rahmen der noch ausstehenden Sanierung
- c) Greiz, Handlungsbedarf für Bike+Ride und Park+Ride

Die im Einzelnen erforderlichen Stellplatzkapazitäten sind durch ortskonkrete Untersuchungen zu ermitteln. Bei der Einrichtung/Aufwertung von B+R-Anlagen ist auch Platz für Erweiterungen zu planen, da gut gestaltete Anlagen langfristig oft über das vorgesehene Maß hinaus frequentiert werden.

Die unentgeltliche Mitnahme von Fahrrädern in den Nahverkehrsmitteln der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz, die einen wirkungsvollen Beitrag zur Vernetzung innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und zur Realisierung sehr zeitgünstiger Wegeketten darstellt, ist weiterzuführen.

Die Einrichtung und Ausgestaltung von **Park+Ride-Anlagen** an Verknüpfungspunkten von ÖPNV und MIV, insbesondere an SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen mit häufigem Fahrtenangebot in die Zentren von Gera und Greiz, wird entsprechend des Bedarfs weitergeführt.

Als Mindestausbaustandard sollte eine befestigte Aufstellfläche und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden<sup>3</sup>. Die Stellplatzzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Um einen Missbrauch der für P+R vorgesehenen Anlagen, insbesondere an den Bahnhöfen, auszuschließen, sind ggf. spezielle Gebührenregelungen unter Einbeziehung des ÖPNV-Fahrausweises zu treffen.

Nach gegenwärtigem Stand ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

- a) Einrichtung einer P+R-Anlage am Unteren Bahnhof Zeulenroda im Zusammenhang mit der Modernisierung dieser SPNV-Zugangsstelle
- b) Schaffung von Pkw-Abstellmöglichkeiten an den SPNV-Zugangsstellen Hohenleuben, Schüptitz und Pöllwitz
- c) Errichtung einer P+R-Anlage in Langenberg bzw. im Bereich der Autobahnanschlussstelle Gera nach Fertigstellung der Straßenbahnverlängerung nach Langenberg.

Die Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem ÖPNV beinhaltet auch die Bereitstellung von **Taxistellplätzen** an Standorten mit entsprechender Frequentierung bzw. Nachfrage nach Taxileistungen in der Stadt Gera und den Städten des Landkreises Greiz, z.B. an

- SPNV-Zugangsstellen
- Straßenbahn- und Busendstellen
- sonstigen Aufkommensschwerpunkten.

Dementsprechend sind bestehende Taxistellplätze weiterzuführen und bei sich ändernden Bedingungen in der Nachfrage entsprechend anzupassen.

---

<sup>3</sup> vgl. hierzu auch: Konzeption, Planung und Betrieb von P+R; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Februar 1993 (VDV-Schrift 3)

## 4.7 Verkehrsinfrastruktur

### 4.7.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

#### Zugangsstellen zum SPNV

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz setzen sich dafür ein, dass das Programm des Freistaates Thüringen zur Aufwertung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV einschließlich deren Umfeldes fortgeführt wird und bereits erreichte Qualitätsstandards gesichert werden. Das betrifft insbesondere die Bereitstellung von:

- a) befestigten Bahnsteigoberflächen mit standardgerechten Bahnsteigkanten sowie sicheren und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen und Bahnhofsanlagen
- b) Wetterschutzeinrichtungen, Sitzgelegenheiten und weiteren Serviceeinrichtungen entsprechend der Bedeutung der Zugangsstellen
- c) Wegweisungen zu den Zugangsstellen innerhalb der jeweiligen Ortslage sowie einer durchgängigen, optisch ansprechenden Wegweisung zwischen den Bahnsteigen des SPNV und den Haltepunkten der mit den Zugangsstellen verknüpften Verkehrsmittel des übrigen ÖPNV
- d) allen relevanten Informationen zum ÖPNV an Verknüpfungspunkten
- e) bedarfsgerechten und qualitativ hochwertigen Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen.
- f) Möglichkeit zum Erwerb von Fahrscheinen

Besondere Bedeutung wird der barrierefreien Gestaltung der Zugangsstellen zum SPNV beigemessen. Die Zugangsstellen sollen so ausgeführt sein, dass in der Mobilität eingeschränkte Bürger sie bequem und weitestgehend ohne fremde Hilfe nutzen können. Dazu sind im Zugang zu den Bahnhofsgebäuden und Bahnsteigen und für einen niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge die entsprechenden infrastrukturellen und technischen Voraussetzungen zu schaffen (u.a. Rampen, Aufzüge, Blindenleitstreifen, Bereitstellung von Einstiegshilfen).

Darüber hinaus ist ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle bzw. Sicherheit an den Zugangsstellen zu gewährleisten (ggf. z.B. Installation von Notrufeinrichtungen).

Folgende Maßnahmen zur Modernisierung von SPNV-Zugangsstellen im Planungsraum sind umzusetzen:

- a) Umgestaltung des unteren Bahnhofes Zeulenroda und Aufwertung zum Verknüpfungspunkt Bahn - Bus; dabei Bedienung eines gemeinsamen Bahnsteiges durch Bahn und Bus
- b) Weiterführung des Modernisierungsprogramms gemäß SPNV-Plan (vgl. /12/) an den übrigen, noch nicht sanierten SPNV-Zugangsstellen; das betrifft
  - Berga, Wünschendorf, Wünschendorf Nord (KBS 541, Elstertalbahn)
  - Loitsch-Hohenleuben, Schüptitz, Hohenleuben, Pöllwitz (KBS 546)
  - Niederpöllnitz (KBS 555)

- c) Ausbau und Gestaltung des Bahnhofs Weida (Bahnhofsvorplatz) als Verknüpfungspunkt SPNV - Bus
- d) Realisierung von Modernisierungsarbeiten und Abrissarbeiten am Bahnhofsgelände und im Bahnhofsumfeld der Zugangsstellen Ronneburg, Niederpöllnitz und Greiz
- e) Prüfung der Verbesserung der Verknüpfung SPNV- Bus an den Zugangsstellen Wünschendorf (im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes) und Berga.

### Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV

Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben eine wichtige Funktion als Teil der Systemidentität des ÖPNV; sie sind ein wesentlicher Maßstab für die Qualität der Verkehrssysteme und die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen. Maßgebende Beurteilungskriterien seitens der Kunden sind Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie Zustand und Unterhaltung. Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sollen deshalb die **grundlegenden Forderungen** gemäß Tabelle 4-22 Berücksichtigung finden.

Die Tabelle 4-23 gibt eine Empfehlung zur **Ausstattung der Haltestellen** in Abhängigkeit von der Frequentierung, wobei im Einzelfall auch die Lage im Siedlungsgebiet und die verkehrliche Bedeutung der Haltestelle zu berücksichtigen sind. Die Haltestellenausstattung muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar und wirksam sein und einen guten, gleichzeitig aber wirtschaftlich vertretbaren Service bieten.

Eine besondere Bedeutung kommt der Realisierung eines möglichst einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes der Haltestellen innerhalb des Stadtverkehrs Gera bzw. des Regionalverkehrs LK Greiz zu (Corporate Design). Dadurch können Hemmschwellen für die Nutzung des ÖPNV abgebaut werden.

Kriterium	Forderungen
<b>Erreichbarkeit und Lage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bedarfsgerechter Standort, barriere- und umwegfreie Zuwegung</li> <li>- Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste durch entsprechende Anordnung der Haltestellen (soziale Kontrolle)</li> <li>- einheitliche, deutlich sichtbare und optisch ansprechende Wegweisung zu den Haltestellen sowie zwischen den einzelnen Haltestellen an Verknüpfungspunkten</li> <li>- fußgängerfreundliche Gestaltung der umliegenden Straßen mit ausreichenden und sicheren Querungshilfen; ggf. Einrichtung von Fußgängerüberwegen bzw. Fußgänger-LSA an stark frequentierten Haltestellen</li> <li>- kurze und sichere Umsteigewege an Verknüpfungspunkten und zentralen Umsteigeanlagen</li> </ul>

Kriterium	Forderungen
<b>Gestaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitstellung ausreichend dimensionierter, befestigter, spritzwassergeschützter und gegenüber dem übrigen Kfz-Verkehr abgesicherter Fahrgast-Warteflächen, insbesondere bei Haltestellen am Straßenrand ohne Fußweg</li> <li>- Gewährleistung optimaler Einstiegsbedingungen in die Fahrzeuge durch Abstimmung der Höhe der Wartefläche mit dem Fahrzeugboden bzw. der ersten Trittstufe (geringe horizontale Spaltbreite und geringe vertikale Höhendifferenz)</li> <li>- barrierefreie Gestaltung einschließlich der Zugänge und des unmittelbaren Haltestellenumfeldes zur Sicherung eines barrierefreien Zuganges zur Haltestelle und in die Fahrzeuge; dazu gehören u.a.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>* ausreichende Durchfahrbreiten auf den Warteflächen für Aufstellung, Bewegung und Begegnung von Rollstühlen und Kinderwagen (mindestens 2,00 m)</li> <li>* Ausstattung mit taktilen bzw. kontrastreichen Führungshilfen für Blinde und Sehbehinderte (Blindenleitstreifen)</li> <li>* Bordsteinabsenkungen und ggf. Rampen (Neigung &lt; 6 %) im Zugangsbereich</li> </ul> </li> </ul>
<b>Ausstattung und Unterhaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gut sichtbar angebrachtes Haltestellenzeichen mit Nummer der bedienenden Linien und deren Fahrtziel, Kennung des Verkehrsunternehmens und Name der Haltestelle; verständlicher und gut lesbarer Fahrplanaushang mit Angabe des Linienverlaufes; Tarifinformation; ggf. Abfallbehälter (<b>Grundausrüstung</b>)</li> <li>- an stärker frequentierten Haltestellen Ergänzung der Grundinformation durch Liniennetzplan, weitergehende Tarifinformationen, Umgebungsplan, Leitinformationen (Wegweisung)</li> <li>- Wetterschutzeinrichtung bzw. Überdachung mit Sitzgelegenheit (im Stadtverkehr und an Umsteigehaltestellen möglichst generell, im Regionalverkehr zumindest in der Hauptzielrichtung); dabei Verwendung vandalismusresistenter und vorrangig transparenter Materialien und Konstruktionen; ggf. weitere Sitzgelegenheiten auf dem Bahnsteig</li> <li>- ausreichende Beleuchtung</li> <li>- Fahrausweisverkaufsautomat bei entsprechender Frequentierung der Haltestelle</li> <li>- Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen in Randlagen bzw. mit großem Einzugsbereich und mit regelmäßigem Fahrtenangebot</li> <li>- Sicherung der Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Haltestellen und deren Einrichtungen; Einsatz solcher Konstruktionen und Materialien, die wartungsarm sind und wenig Angriffspunkte für Vandalismus bieten</li> </ul>

**Tabelle 4-22: Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs**

Die regelmäßige Reinigung und die Unterhaltung der Haltestellen sind im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten sicherzustellen.

Ausstattungs-element	Haltestellenfrequentierung		
	stark	mittel	schwach
<b>Haltestellenkennzeichnung</b> (nach BOKraft) (Hst-Zeichen, Hst-Name, bedienende Linien, Fahrtziel, Name Verkehrsunternehmen)	X	X	X
<b>Information</b> - Grundinformation (Fahrplan, Tarifhinweise) - Zusatzinformation * Liniennetzplan * Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne * Uhr - Leitinformation (Wegweisung innerhalb Hst. und zu weiteren Orten) - Dynamische Fahrgastinformation / Lautsprecher	X  X X (X) X X	X  X (X)  (X)	X     (X)
<b>Aufenthalt</b> - Wetterschutzeinrichtung - Sitzgelegenheit - Beleuchtung	X X X	X X X	(X) (X) (X)
<b>Service</b> - Abfallbehälter - Fahrausweisverkaufsautomat - öffentlicher Fernsprecher in der Nähe - öffentliche Toilette - Fahrradabstellanlage (bei entsprechend großem Einzugsbereich der Haltestelle)	X X X (X) (X)	X  (X)  X	X    (X)

(X) ist in Abhängigkeit von der Frequentierung und Lage zu entscheiden

**Tabelle 4-23: Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequentierung**

Der **Prozess der Modernisierung** und Aufwertung der Stadt- und Regionalverkehrshaltestellen im Planungsraum einschließlich der weiteren Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten für den Übergang zwischen den einzelnen Verkehrssystemen wird weitergeführt. Durch die Gebietskörperschaften werden dazu in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen Prioritäten entsprechend der Bedeutung und Frequentierung der Haltestellen gesetzt. Hier kommt es insbesondere darauf an, den Zustand der Haltestellen regelmäßig zu bewerten und unter Beachtung der Nutzungsfrequenz und der verfügbaren finanziellen Mittel die erforderlichen Maßnahmen in die Planungen aufzunehmen. Damit wird sichergestellt, dass der bereits erreichte hohe Standard bei der Haltestellengestaltung langfristig erhalten bleibt.

Alle Haltestellen in den Stadtverkehren, bei denen bauliche Maßnahmen erfolgen oder die neu angelegt werden, sind unter Setzung von Prioritäten und Beachtung der

bestehenden Gegebenheiten **barrierefrei** zu gestalten. In 1. Priorität sind das alle Straßenbahnhaltestellen sowie Standorte, in deren Nähe sich Einrichtungen befinden, die häufig von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen aufgesucht werden. Dazu zählen:

- Schwerpunkte behinderten- und altersgerechten Wohnens; Alten- und Pflegeheime
- wichtige Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen
- Kindertagesstätten; Medizinische Einrichtungen.

In 2. Priorität sollen die Haltestellen in den zentralen Bereichen der Städte barrierefrei gestaltet werden.

Auch im Regionalbusverkehr ist an entsprechend frequentierten Haltestellen unter den o.g. Prämissen und unter Beachtung des Umfangs verfügbarer Niederflurfahrzeuge die Barrierefreiheit herzustellen. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Kosten ist es nicht möglich und sinnvoll, den barrierefreien Zugang zum ÖPNV generell umzusetzen.

Es sind neue Haltestellen einzurichten, wenn eine erhöhte bzw. veränderte Verkehrsnachfrage dies erfordert oder wenn damit eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreichbar ist.

#### **4.7.2 Fahrwege**

Störquellen, die den Straßenbahn- und Busbetrieb fahrwegseitig behindern und sich insbesondere auf die Bedienungsqualität und die Pünktlichkeit negativ auswirken, sind schrittweise abzubauen. Als Maßnahmen können dazu u.a. beitragen:

- Realisierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an signalgeregelten Knoten innerhalb der Städte
- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z.B. Einrichtung von Halte-/Parkverboten, Linksabbiegeverbote u.ä.
- Einrichtung von Busspuren; Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus
- Sicherung eines intakten Fahrbahnzustandes bei Straßen mit Busbetrieb.

Behinderungen im ÖPNV ziehen nicht nur Fahrzeitverluste und damit Attraktivitätseinbußen nach sich, sondern sind bezüglich des Fahrzeugeinsatzes auch unwirtschaftlich. Im Einzelnen sind die folgenden Aktivitäten vorgesehen.

#### **Stadtverkehr Gera**

Das im Rahmen der Neubaumaßnahmen sowie einzelner Knotenanpassungen erfolgreich begonnene **ÖPNV-Beschleunigungsprogramm** ist fortzusetzen. Insbesondere im Zusammenhang mit den geplanten Vorhaben zum Ausbau der Straßenbahntrassen sollen weitere ÖPNV-Bevorrechtigungen umgesetzt werden.

Die zur Instandhaltung und Modernisierung bzw. zum Ausbau des **Straßenbahngleisnetzes** notwendigen Maßnahmen werden fortgeführt. In Realisierung befindet sich der Ausbau des Streckenabschnittes der Straßenbahnlinie 3 zwischen Grüner Weg und Thüringer Straße, inkl. Verknüpfungsstelle Nord (Berufsakademie), im Rahmen des Stadtbahnprogramms. Weitere Vorhaben betreffen:

- a) Ausbau der Straßenbahnlinie 3 im Abschnitt Wiesestraße
- b) Ausbau besonderer Bahnkörper Bieblach Ost
- c) Ausbau der ÖPNV-Trasse Hinter der Mauer
- d) Ausbau besonderer Bahnkörper Lusan

Ab 2009 ist der Bau der Straßenbahnerweiterung nach Langenberg vorgesehen; die Planungen hierzu laufen bereits.

### **Regionalverkehr Landkreis Greiz**

Es besteht folgender Handlungsbedarf zum schrittweisen Abbau der vorhandenen Probleme im vom ÖPNV befahrenen Straßennetz:

- Beseitigung der Tonnagebegrenzungen
  - auf der Brücke in Weida (Brüderstraße)
  - auf der Brücke zwischen Rothenbach und St. Gangloff
  - auf der Langen Straße in Elsterberg (eine Richtung)
  - auf der Straße zwischen Dorna - Negis - Cretzschwitz
- Verbesserung des Zustandes der Straße zwischen Wolfersdorf - Letzendorf - Abzweig Endschütz und der Strecke Linda - Gera
- Aufhebung der Sperrung der L2323 für Lkw (relevant im Zusammenhang mit dem Vorschlag zur Führung der Achse A1 Gera - Bad Köstritz - Eisenberg mit einem der Linienäste über Thieschütz - künftige nördliche Elsterquerung - Unterhmaus)
- Sicherung des Winterdienstes auf der Straße zwischen Kahmer und Gottesgrün.

### **SPNV**

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz setzen sich dafür ein, dass die in den nächsten Jahren vorgesehenen Baumaßnahmen zur **Reisezeitverkürzung im SPNV** auf folgenden Strecken umgesetzt werden:

- a) KBS 540 Gera - Glauchau, gleichzeitig Ertüchtigung für den Einsatz mit Neigezugtechnik
- b) KBS 546 Gera - Weida - Zeulenroda - Mehltheuer (Geschwindigkeitsanhebung auf  $v = 80 \text{ km/h}$ )
- c) KBS 550 Gera - Zeitz - Leipzig.

In Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen /12/ bereits erreichte Zielzustände im Ausbau der Schienenwege sind zu sichern.

### 4.7.3 Fahrzeuge

#### Fahrzeuge im SPNV

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz wirken gemeinsam mit dem Aufgabenträger SPNV darauf hin, dass auf den auf ihrem Gebiet verkehrenden SPNV-Linien moderne Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese sollen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- fahrgastfreundliche und barrierefreie Einstiege
- hoher Reisekomfort durch komfortable Sitze, zweckentsprechende Innenraumgestaltung (u.a. Ausrüstung mit Tischen), optische und akustische Fahrgastinformationssysteme, Bewirtschaftungseinrichtungen in RE, ausreichend bemessene Mehrzweckabteile für Kinderwagen, Rollstühle, Gepäck und Fahrräder, hohe Laufgüte, geringe Geräusch- und Schadstoffemission, wirkungsvolle Heizung/Lüftung
- gutes Beschleunigungs- und Bremsvermögen und eine hohe Fahrgeschwindigkeit
- Notrufeinrichtungen für Fahrgäste.

Auf Linien mit schwächerer Nachfrage ist auf den Einsatz leichter, verbrauchsarmer und damit wirtschaftlicher Triebzeuginheiten zu orientieren.

Fortgeführt werden sollen die Flügelzugbildung zur Bereitstellung durchgehender Angebote mit attraktiven Bedienhäufigkeiten und der Einsatz der Neigezugtechnik zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten.

#### Fahrzeuge im StPNV

Die im Planungsraum tätigen Verkehrsunternehmen setzen ihr Programm der regelmäßigen Fahrzeugerneuerung fort. Dabei sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

##### Allgemeine Anforderungen:

Die im straßengebundenen Personennahverkehr einzusetzenden Fahrzeuge (Straßenbahn, Stadtbus, Regionalbus) müssen mindestens folgenden allgemeinen Anforderungen genügen:

- Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl Türen zur Realisierung eines zügigen Fahrgastwechsels; bei Niederflurfahrzeugen vorrangig Anordnung im Niederflurbereich
- Bereithaltung von Flächen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und schwerem Gepäck
- Ausstattung mit
  - großen, deutlich sichtbaren und kontrastreichen optischen sowie verständlichen akustischen Informationseinrichtungen im Fahrzeuginnenraum zur Vermitt-

- lung der aktuellen Haltestelle und sonstiger Hinweise zum Betriebsablauf sowie mit entsprechenden Außenanzeigen für Fahrtziel und Liniennummer
  - ausreichend dimensionierten Beheizungs- und Belüftungsanlagen
  - ergonomisch gestalteten Sitzplätzen in genügender Anzahl
  - Einrichtungen zur Sicherstellung des Zugangs für Personen mit Mobilitätseinschränkungen entsprechend den konkreten Erfordernissen, z.B. Kneeling, Rampe, Hublift
- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung
  - Ausstattung mit den für die Betriebsabwicklung notwendigen Einrichtungen, z.B. Entwerter, Fahrausweisverkaufsautomat, Funk, Bordrechner/RBL, fahrzeugseitige Voraussetzungen für LSA-Beeinflussung
  - Grundsätzlich Repräsentierung des neuesten Standes der Technik bezüglich Geräusch- und Schadstoffemission (Ausstattung mit Diesel-Partikelfilter), Energieverbrauch, Fahrsicherheit und Fahrverhalten zum Zeitpunkt der Beschaffung. Dabei ist eine Differenzierung entsprechend den Anforderungen beim Einsatz im Stadt- oder Regionalverkehr zu berücksichtigen.

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Logo des konzessionierten Verkehrsunternehmens), um dem Fahrgast ein gewisses Sicherheitsgefühl zu vermitteln (Umsetzung Corporate Design). Die Vermittlung eines einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes mit hohem Wiedererkennungswert für den Fahrgast schließt die Anbringung von Außenwerbung an den Fahrzeugen nicht aus.

Alle Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gereinigt (außen und innen), gepflegt und unterhalten werden (vgl. hierzu auch Abschnitt 4.11.3).

### **Barrierefreiheit:**

In den Stadtbusverkehren sind generell Niederflurfahrzeuge einzusetzen. Künftig neu zu beschaffende Straßenbahnfahrzeuge sollen über einen möglichst hohen Niederfluranteil verfügen.

Solange nur ein Teil der Straßenbahnfahrzeuge im Stadtverkehr Gera niederflurig ausgeführt ist, ist sicherzustellen, dass diese Fahrzeuge möglichst gleichmäßig verteilt auf den Linien zum Einsatz kommen, um Bürgern mit Mobilitätseinschränkungen regelmäßige Fahrtenangebote verfügbar zu machen. Ggf. bestehende Nachfrageschwerpunkte sind dabei zu beachten. Fahrten mit einem gesichert zu erwartenden Niederflurfahrzeug sind wie bisher in den Fahrplantabellen bzw. Fahrplänen entsprechend kenntlich zu machen.

Im Regionalbusverkehr sollen Niederflurfahrzeuge entsprechend des Bedarfs beschafft und eingesetzt werden. Dabei muss es durch eine flexible Fahrzeugdisposition möglich sein, auf rechtzeitig angemeldete Fahrtwünsche durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu reagieren. Der zunehmende Einsatz von Niederflurbussen auch im Regionalverkehr ist zwar wünschenswert, hat gegenwärtig aber noch seine Grenzen durch Fehlen des entsprechenden Ausbaus der Haltestellen (erhöhte Bahnsteige für niveaufreien Einstieg) und dem z.T. unzulänglichen Straßen-

zustand im zu befahrenden Nebenstraßennetz sowie die erhöhten Beschaffungskosten. Die Berücksichtigung der Fahrtwünsche von Bürgern mit Mobilitätseinschränkungen bei der Fahrzeugdisposition sichert eine weitreichende Barrierefreiheit. Die ÖPNV-Förderrichtlinie des Freistaates Thüringen macht die Barrierefreiheit zur Bedingung für eine Förderung.

Bei der Schaffung weiterer abgestimmter Angebote zwischen Stadt- und Regionalverkehr auf Hauptachsen innerhalb der Stadt Gera ist sicherzustellen, dass auch beim Regionalbus weitestgehend Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen.

#### Fahrzeugalter:

80 % der im ÖPNV eingesetzten Busse je Unternehmen sollen nicht älter als 12 Jahre sein. Das Durchschnittsalter aller Busse soll nicht über 8 Jahre liegen. Fahrzeugneubeschaffungen sollen möglichst gleichmäßig über die Jahre verteilt werden.

Der Einsatz moderner, attraktiver Fahrzeuge ist für das Image und damit für die Bereitschaft der Kunden, die Angebote zu nutzen, sehr wichtig. Vergleichsmaßstab der Kunden sind zumeist die bei den (regelmäßig erneuerten) Privat-Pkw bestehenden Standards.

#### **4.7.4 Betrieblich-technische Einrichtungen**

Die Aktivitäten zum weiteren Ausbau der rechnergestützten Betriebsleitsysteme bei den Verkehrsunternehmen GVB, PRG und RVG sind fortzuführen. Neben der Inbetriebnahme weiterer RBL-Bausteine ist die Realisierung von Schnittstellen zwischen den Systemen des GVB und der PRG/RVG von besonderer Bedeutung. Letzteres ermöglicht, die Regionalbusse in bestimmte Funktionen des RBL des GVB einzubinden.

Mit dem Einsatz von RBL ist sowohl eine Verbesserung der Betriebsabläufe (u.a. LSA-Beeinflussung, Anschlusssicherung, Standortverfolgung) als auch die Möglichkeit der Gewinnung und Vermittlung umfangreicher Informationen für den Fahrgast (u.a. Echtzeit-Daten zum Fahrplan) verbunden.

## 4.8 Tarifgestaltung

Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen beabsichtigen, für den Planungsraum Stadt Gera/Landkreis Greiz einen einheitlichen ÖPNV-Tarif zu entwickeln und umzusetzen, in den alle Verkehrsträger des ÖPNV einbezogen werden sollen. Ein Gemeinsamer Tarif für alle Verkehrsangebote einschließlich SPNV ist die Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung und damit für ein arbeitsteilig organisiertes Gesamtsystem ÖPNV (z.B. Funktionsteilung zwischen Verbindung durch SPNV und Erschließung durch Regionalbus). Das entwickelte Netz- und Bedienkonzept für den Planungsraum ist nur über einen Gemeinsamen Tarif umsetzbar.

Die Entwicklung des einheitlichen Tarifes und eines entsprechenden Organisations- und Finanzierungs Konzeptes, das insbesondere Regelungen zur Erfassung, Abrechnung und Aufteilung der Einnahmen trifft, erfolgt in einem separaten Projekt außerhalb dieses Nahverkehrsplanes.

Grundsätzliche Anforderungen an den künftigen Gemeinschaftstarif sind:

- Gewährleistung der Kompatibilität mit dem Verbundtarif Mittelthüringen
- weitestgehende Minimierung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste durch Entwicklung möglichst nachfrageorientierter Modelle für Tarifzonen, Tarifsortiment usw.
- Harmonisierung anzuerkennender Tarifangebote
- Gestaltung des Tarifsystems so, dass es für den Kunden überschaubar und einfach handhabbar ist.

Mit der Erarbeitung des Tarifmodells werden datenbasierte und hinreichend gesicherte Aussagen zu

- den Auswirkungen für den Fahrgast
- den Wirkungen für die Verkehrsunternehmen sowie
- den finanziellen Auswirkungen für die Aufgabenträger

ermittelt und damit die Machbarkeit dieses Tarifmodells ganzheitlich, d.h. aus tariflicher, verkehrspolitischer und finanzieller Sicht analysiert.

Das geplante Tarifkonzept und die dazu verwendeten Modellrechnungen stellen grundsätzlich auf die vorhandene Verkehrs- und Tarifnachfrage ab. Basis der Modellrechnungen bilden die Daten aus den 2006/07 dazu durchgeführten Verkehrserhebungen.

Bei der Erarbeitung des Tarifmodells Landkreis Greiz/Stadt Gera sind folgende Schwerpunkte zu erarbeiten:

- Definition eines Tarifzonenmodells (Prinzipiell und in Abgleich mit der vorhandenen Verkehrsnachfrage)
- Festlegung des Tarifsortiments
- Erarbeitung der zugehörigen Tarifbestimmungen

- Ermittlung des Preises je Tarifzone und Tarifart
- Berechnung der Neueinnahmen sowie der damit verbundenen Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste
- Modelle für die Einnahmenaufteilung
- Darstellung der Anforderungen für die Vertriebstechnik.

Für die **Tarifzonen** soll ein Modell zur Anwendung kommen, das einmal eine Kompatibilität zum bereits eingeführten Verbundtarif der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen sichert und zum anderen die reale Struktur der Verkehrsnachfrage abbildet. Somit wird die Stadt Gera eine Tarifzone darstellen, die sich preislich von den Tarifzonen im Landkreis abheben wird. Die Tarifzonen im Landkreis werden durchschnittlich eine Größe von ca. 7 km aufweisen.

Zum **Tarifsortiment** wurden 3 Varianten erarbeitet, die alle in die Modellrechnungen eingehen, so dass im Ergebnis auf Basis eines Vergleichs der Auswirkungen die Entscheidung für das Tarifsortiment getroffen werden kann. Die Varianten unterscheiden sich dabei hauptsächlich in der Aufnahme einer Mehrfahrtenkarte und Wochenkarte im Tarifsortiment.

Die **Tarifbestimmungen** werden dem neuen Tarifsortiment angepasst. Sie haben besondere Bedeutung zum einen für die Ertragskraft (Bsp. kostenlose Mitnahme am Wochenende) und zum anderen auf die Vertriebstechnik hinsichtlich von Geltungsdauer bzw. Entwertbarkeit.

Mit dem **Preismodell** sind die Anzahl der Preisstufen einschließlich der Kappungsgrenze und über zu definierende Preisregeln die Preishöhe je Stufe und Fahrausweisart zu bestimmen.

Für alle 3 Varianten werden in einem Modell die resultierenden **Neueinnahmen** und die **Durchtarifizierungsverluste** ermittelt. Dabei findet Berücksichtigung, dass mit jeder Preissteigerung Preiselastizitäten und Tarifwanderungen in ertragsschwächere Tarifarten auftreten. Die Durchtarifizierungsverluste sind stark vom Übersteigeranteil abhängig und durch den Tarif nicht ausgleichbar, da sie durch das gewollte Nutzen von mehreren Verkehrsunternehmen mit einem Fahrausweis entstehen. Erfahrungsgemäß steigt der Übersteigeranteil mit der Einführung eines gemeinschaftlichen Tarifs noch an. Harmonisierungsverluste sind durch Ansatz eines mindestens gleichen Preisniveaus wie vor dem Gemeinsamen Tarif auszuschließen.

Somit müssen sich die Neueinnahmen nach Einführung eines Gemeinsamen Tarifs für die Verkehrsunternehmen aus den zwei Säulen kassentechnische Neueinnahmen und Ausgleichsleistungen für Durchtarifizierungsverluste zusammensetzen.

Nach Fertigstellung der Tarifbestimmungen in Abhängigkeit vom Tarifsortiment erfolgt eine Darstellung der erforderlichen Anpassung der **Vertriebstechnik** an den Tarif sowie deren finanziellen Auswirkungen.

Überregionale Tarifangebote sollen auch künftig weitergeführt werden und ihre Gültigkeit behalten; das betrifft:

- EgroNet-Tickets
- Schülerferienticket
- Thüringen-Ticket, Schöne-Wochenend-Ticket.

Entsprechend der allgemeinen Kostenentwicklung sind auch künftig Tarifierpassungen notwendig. Die Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs soll so vorgenommen werden, dass eine hohe Tarifiergiebigkeit erzielt und gleichzeitig dem Bürger eine bezahlbare Mobilität angeboten wird.

An den Nahtstellen zu den benachbarten Räumen im Norden ist der Übergang zum MDV-Tarif, im Osten zum VMS-Tarif und im Süden zum Vogtlandtarif zu sichern.

## 4.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

### 4.9.1 Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen

Alle Angebote des ÖPNV im Planungsraum Stadt Gera und Landkreis Greiz einschließlich der einströmenden Verkehre fremder Verkehrsunternehmen sind in einem **gemeinsamen**, mindestens jährlich aktualisierten **Fahrplanheft** darzustellen. Die Linienverläufe sind in entsprechenden Netzplänen zu veranschaulichen.

Der erreichte Standard hinsichtlich Gestaltung und inhaltlicher Aufbereitung der bisher getrennten Fahrplanhefte ist dabei mindestens beizubehalten; als Verbesserungen sind vorzusehen:

- Aufnahme der Fahrplantabellen des für den Planungsraum relevanten SPNV; ggf. auch Darstellung der Abfahrts-/Ankunftstafeln des SPNV für Gera Hbf.
- Ergänzung der Fahrplantabellen des Regionalverkehrs mit Anschlussleisten zu weiterführenden Verkehren, sofern entsprechende Anschlüsse bestehen; die Übersichtlichkeit muss gewahrt bleiben)
- Angaben zum künftig Gemeinsamen Tarif (Fahrausweissortiment, Fahrpreise, Tarifzonen)
- Hinweise, wo Fahrausweise erworben werden können (Standorte stationärer Fahrausweisautomaten, Vorverkaufsstellen)
- Aufnahme von Übersichtsplänen zu den Omnibusbahnhöfen Gera und Greiz; ggf. Ergänzung mit den Abfahrts- und Ankunftstafeln des Regionalverkehrs an diesen Omnibusbahnhöfen
- kartografische Hinterlegung des Liniennetzplanes mit Abbildung der Haltestellen zum Regionalverkehr im Landkreis Greiz; ggf. farbige Darstellung.

Der Taschenfahrplan soll je nach Bedarf von den Verkehrsunternehmen durch spezielle Informationen, z.B. Fahr- und Netzplanauszüge in handlichem Format, kleinräumige Teilfahrpläne u.ä. ergänzt werden.

Der Vertrieb der Fahrplanhefte wird so organisiert, dass für alle Nutzer ein unkomplizierter und rechtzeitiger Erwerb möglich ist.

Die Harmonisierung des jährlichen Termins für den Fahrplanwechsel von SPNV und StPNV ist anzustreben. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist, dass die StPNV-Unternehmen rechtzeitig über den SPNV-Fahrplan in Kenntnis gesetzt werden.

Die telefonische **Fahrplanauskunft** sichern die Verkehrsunternehmen über ihre Servicebüros und Betriebsstellen während deren Geschäfts- bzw. Betriebszeiten ab (vgl. Abschnitt 4.9.2). Darüber hinaus vermitteln die Verkehrsunternehmen auf ihren Homepages auch weiterhin die Fahrplantabellen der von ihnen betriebenen Linien. Hier erfolgt gleichzeitig die Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft der DB AG, die auch entsprechende Verbindungsauskünfte zu den Stadt- und Regionalverkehren liefert. Die dazu notwendige Bereitstellung und ständige Aktualisierung aller relevanten Fahrplandaten in der erforderlichen Form wird durch die Verkehrsunternehmen gewährleistet. Die elektronische Fahrplanauskunft hat nicht nur Relevanz für Privathaushalte, sondern z.B. auch für die Beratung durch Reisebüros, Fremdenverkehrsämter u.ä.; sie stellt damit die Vermittlung des kompletten ÖPNV-Angebotes des Planungsraumes an einen großen Kundenkreis sicher.

**Netz-, Angebots- und Tarifänderungen** sowie sonstige Informationen zum ÖPNV werden dem Kunden in bewährter Weise unter Nutzung aller dazu geeigneten Medien (örtliche Presse, Rundfunk, Internet, Broschüren, Flyer u.ä.) durch die Verkehrsunternehmen vermittelt. Größere Fahrplanänderungen sind in Berichtigungs- bzw. Ergänzungsblättern darzustellen.

An jeder Haltestelle des Bediengebietes ist für alle die jeweilige Haltestelle berührenden Linien ein **Aushangfahrplan** anzubringen, der mindestens die Abfahrtszeiten enthält. Darüber hinaus sind an den Haltestellen grundlegende Tarifinformationen und soweit möglich Liniennetzpläne zu vermitteln (vgl. auch Abschnitt 4.7.1).

Gleichzeitig sind durch die Verkehrsunternehmen die ständige Aktualisierung der Fahrpläne und Verkehrsinformationen an den Haltestellen und der Austausch verschlissener Aushänge sicherzustellen.

Zur **Informationen in den Fahrzeugen** sind zumindest die optische und/oder akustische Ankündigung der nächsten Haltestelle und der Aushang der Tarifinformationen und eines Liniennetzplanes zu realisieren.

Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen wirken gemeinsam darauf hin, dass die **Unterwegsinformation** weitere Verbesserungen erfährt und dazu folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. fortgeführt werden:

- a) Generelle Verbesserung der Wegweisung zu den Zugangsstellen des SPNV und zu zentralen Haltestellen des übrigen ÖPNV.
- b) An den Verknüpfungspunkten Bahn - übriger ÖPNV Realisierung einer Wegweisung zwischen den einzelnen Haltestellen (auch Anbringung von Umgebungsplänen zur Groborientierung) und Aushang der Fahrpläne des jeweils anderen Verkehrsträgers an den betreffenden Haltestellen.
- c) Bereitstellung weiterführender Informationen an aufkommensstarken bzw. touristisch bedeutsamen Haltestellen; das betrifft u.a. Angaben zur örtlichen Lage der Haltestelle und zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Haltestellenumgebungsplan, Wegweiser). In analoger Weise kann an wichtigen Punkten über die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle(n) informiert werden.
- d) Aushang der ÖPNV-Abfahrtstafeln/Fahrpläne der nächstgelegenen Haltestellen an Schwerpunkten von Handel und Gewerbe/Industrie, wenn diese für den ÖPNV relevante Potenziale aufweisen (z.B. in großen Einkaufszentren).

In der Stadt Gera werden die Aktivitäten zur Umsetzung eines **dynamischen Fahrgastinformationssystems** an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen innerhalb des Stadtgebietes fortgesetzt. Neben der Vermittlung der tatsächlichen Abfahrtszeiten vereinfacht ein derartiges System die Informationsübermittlung bei Störungen, Umleitungen und in Sondersituationen.

Bei allen Informationsträgern (Fahrplanhefte, Haltestellen, Fahrzeuge) ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Bürger nach einer barrierefreien Nutzung soweit wie möglich Rechnung zu tragen. Das betrifft u.a.:

- a) gut lesbare (Schriftgröße) und kontrastreiche Gestaltung der Informationen
- b) Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen und einer ausreichenden Beleuchtung
- c) Ergänzung optischer durch akustische Informationen (neben Anzeige auch An-sage der nächsten Haltestelle).

Im Fahrplan, in der Fahrplanauskunft und in sonstigen Informationsmedien sind alle für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Menschen relevanten Informationen zu vermitteln. Dies betrifft vor allem die Ausweisung der barrierefreien Haltestellen und der regelmäßig mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten in den Fahrplantabellen. Zudem ist darzustellen, wie mobilitätseingeschränkte Menschen für eine konkret von ihnen gewünschte Fahrt im Regionalverkehr den Einsatz eines barrierefrei zugänglichen Fahrzeuges erreichen können.

#### 4.9.2 Service, Beratung und Vertrieb

Die **persönliche und telefonische Beratung** der Kunden zum ÖPNV über die Servicebüros und Betriebsstellen der im Planungsraum Stadt Gera/LK Greiz tätigen Verkehrsunternehmen ist fortzuführen und insbesondere vor dem Hintergrund zunehmenden Informationsbedarfs weiter zu qualifizieren.

Die Servicebüros sowie die Betriebsstellen der nicht über ein Servicebüro verfügenden Unternehmen müssen in der Lage sein, gezielt über das gesamte ÖPNV-Angebot im Planungsraum (einschließlich SPNV) und den künftig einheitlichen Tarif zu informieren und zu beraten und Auskünfte zu weiterführenden Verbindungen in die angrenzenden Räume zu erteilen. Mit einem hohen Niveau der Serviceleistungen werden Zugangshemmnisse zum ÖPNV, die aus fehlenden Informationen resultieren, abgebaut.

Einzelmaßnahmen hierzu betreffen:

- a) Weiterführung der beiden Kundenbüros des GVB in den Gera-Arcaden und in der Zoitzbergstraße
- b) Weiterführung des Verkehrsbüros der PRG in Greiz
- c) Einflussnahme auf die Aufrechterhaltung des Servicepoint der DB AG im Hauptbahnhof Gera.

Die bisherigen Öffnungszeiten der Servicebüros sind mindestens beizubehalten.

Über die Servicebüros bzw. die Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen ist gleichzeitig ein kundenorientiertes Beschwerdemanagement sicherzustellen.

Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof Gera als umfassende Informationsstelle für alle Angebote des ÖPNV und zu Fragen der Mobilität insgesamt, gemeinsam betrieben von den im Verkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen unter Einbeziehung der Bahn, ist zu prüfen<sup>4</sup>.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien ein unkomplizierter **Fahrausweiserwerb** derart zu gewährleisten, dass er nicht zu einer Hemmschwelle für die ÖPNV-Nutzung wird. Dies ist gegeben, wenn Fahrscheine an der Haltestelle, im Fahrzeug oder an einer im fußläufigen Einzugsbereich liegenden Vertriebsstelle mit kundenfreundlicher Öffnungszeit erworben werden können. Zum Vertriebsweg gehören damit:

- die Kundenbüros und Servicestellen der Verkehrsunternehmen
- stationäre Fahrausweisverkaufsautomaten an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. entsprechend hoch frequentierten Haltestellen
- mobile Fahrausweisautomaten in den Fahrzeugen des GVB
- das Fahrpersonal der Regionalbusse (Fahrerkasse)
- Agenturen, Reisebüros, Geschäften des Einzelhandels u.ä. (meist Begrenzung auf ein ausgewähltes Teilsortiment).

Der Erwerb von Abo- und Jahreskarten bleibt in der Regel auf ausgewählte Service- und Vertriebsstellen beschränkt. An Fahrkartenautomaten ist der bargeldlose Zahlungsverkehr zu ermöglichen.

---

<sup>4</sup> vgl. auch: Die Mobilitätsberatung im ÖPNV - ein integraler Bestandteil des Mobilitätsmanagements. VDVB/BMVBW, Köln 2001

In den Fahrplanaushängen an den Haltestellen des Stadtverkehrs Gera erfolgt wie bisher ein Hinweis über die Fahrausweiserwerbsmöglichkeiten.

Das in den Fahrzeugen des ÖPNV sowie im Service eingesetzte **Personal** muss

- fachliche Kompetenz und Motivation (nachgewiesene Qualifikation für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen, Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des lokalen ÖPNV)
- Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu raschem Handeln)
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)

besitzen. In den Verkehrsunternehmen sind dementsprechend regelmäßige Schulungen durchzuführen.

#### 4.9.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Offensives Marketing und engagierte Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung der Vorteile des ÖPNV und Bekanntmachung des ÖPNV-Angebotes sind auch künftig Schwerpunktaufgaben im Zusammenspiel von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

Als Maßnahmen sind insbesondere fortzuführen:

- a) Präsentation des ÖPNV durch Informationsbroschüren, Beiträge in den regionalen Medien (Presse, Rundfunk, Amtsblatt), Eigenwerbung an den Fahrzeugen, Einbeziehung öffentlicher Werbeträger (Imageplakate zur ÖPNV-Nutzung); Darstellung der Vorteile und des Nutzens des ÖPNV sowie seines Beitrages zum Umweltschutz und zur Lebensqualität.
- b) Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z.B. Linienwegänderungen zur Anbindung neuer Nachfragepotenziale), durch eine intensive Produktwerbung.
- c) Umsetzung eines Dialogmarketing, bei dem potenzielle Kunden (z.B. Jugendliche, Firmen, Senioren) mit den Gegebenheiten des ÖPNV vertraut gemacht werden und gleichzeitig die Möglichkeit erhalten, Fragen zu stellen und ihre Meinung zu äußern.
- d) Ausbau der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit. Behörden, öffentliche Einrichtungen u.ä. sollten bei allen Medien und Publikationen (z.B. Internet, Briefköpfe, Werbebroschüren) auf ihre Erreichbarkeit mittels des ÖPNV hinweisen.  
Die Verkehrsunternehmen leisten ihren Beitrag hierzu durch Weiterentwicklung der eigenen Internetauftritte.

Die Gestaltung des Angebotes im ÖPNV und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern die regelmäßige Analyse des Verkehrsnachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen und -befragungen sowie Analysen des Verkehrsverhaltens und der Mobilität der Bürger insgesamt. Darüber hinaus ist ein ständiges Kundenzufriedenheitsmonitoring unverzichtbar. Die veränderten Wünsche der Bürger und die Akzeptanz von neuen und alten Produkten sind fortwährend in den Planungsprozess aufzunehmen und rückzukoppeln.

In diesem Zusammenhang ist der in Gera bestehende Fahrgastbeirat, der die Artikulierung der Interessen und Sichtweisen der ÖPNV-Nutzer ermöglicht, weiterzuführen. Die Bildung eines analogen Gremiums im Landkreis Greiz ist zu befördern.

In Zusammenarbeit von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind die Aktivitäten zur Umsetzung eines einheitlichen Erscheinungsbildes des ÖPNV innerhalb der beiden Verkehrssysteme Stadtverkehr Gera und Regionalverkehr Greiz fortzusetzen (Corporate Identity). In dieses Konzept sind alle Bereiche des ÖPNV einzubeziehen, d.h. die Informationseinrichtungen und -produkte, die Fahrausweise, die Haltestellen und die Fahrzeuge. Ein einheitliches Erscheinungsbild verbessert die Wahrnehmbarkeit und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV.

## 4.10 Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit

Die Zugänglichkeit zum ÖPNV für **in der Mobilität beeinträchtigte Personen** ist weiter zu entwickeln mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu sind die in den Abschnitten 4.7.1 und 4.7.3 genannten Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV, der Zuwegungen und der Fahrzeuge schrittweise entsprechend den Möglichkeiten und des vorrangigen Bedarfs im engen Zusammenwirken aller zuständigen Einrichtungen umzusetzen (vgl. hierzu auch /9/). Gleichzeitig ist in der Fahrgastinformation und dem Service den besonderen Belangen dieser Personen Rechnung zu tragen (siehe Abschnitt 4.9). Als barrierefrei gelten Anlagen, Fahrzeuge und Techniken dann, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

In der Mobilität eingeschränkte Personen, hierzu gehören neben unmittelbar Geh- und Sehbehinderten auch alte und gebrechliche Bürger und Personen mit Kinderwagen, sind oft verstärkt auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen. Die Möglichkeit der gleichberechtigten Nutzung muss deshalb schrittweise sichergestellt werden, auch im Hinblick auf die Zunahme des Anteiles älterer Bürger und deren wachsenden Mobilitätsbedürfnissen. Dazu ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen Vertretern behinderter Menschen (z.B. Behindertenverbände), Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträ-

ger zu pflegen, um diesbezüglich neu auftauchende Problemstellungen möglichst zügig erkennen und lösen zu können.

Mit Inkrafttreten der neuen ÖPNV-Investitionsrichtlinie am 01.02.2007 werden Fördermittel des Landes für ÖPNV-Investitionsvorhaben nur noch gewährt, wenn das Vorhaben barrierefrei gestaltet wird.

Die Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Schulen und Eltern wirken gemeinsam darauf hin, dass **Schülern** als der im Straßenverkehr am meisten gefährdeten Personengruppe auf dem Weg von und zur Haltestelle und beim Aufenthalt an der Haltestelle ein hohes Maß an Sicherheit geboten wird. Dementsprechend wird bei der Neueinrichtung oder Rekonstruktion von Haltestellen, vor allem in den Ortsrandlagen, der Auswahl des Haltestellenstandortes und der Sicherung der Zuwegung eine besondere Bedeutung beigemessen. Bei notwendigen Straßenquerungen im Bereich von Haltestellen ist ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.

Gleichzeitig wird auf eine überschaubare und freundliche Gestaltung und ausreichende Beleuchtung der Haltestellen geachtet, um vorhandene Aufenthaltsängste bei Kindern, aber auch Frauen und älteren Bürgern zu mindern.

Für die künftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV gewinnt das Verkehrsverhalten der **älteren Generation** immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst, zugleich hier aber eine zunehmende Pkw-Verfügbarkeit besteht. Deshalb sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, eine stärkere ÖPNV-Nutzung und -Bindung für die Gruppe der über 60jährigen zu erreichen. Maßnahmen hierzu können z.B. spezielle Tarifangebote, die dem Zeitfonds und den Nutzungsbedürfnissen älterer Menschen Rechnung tragen, und erweiterte Serviceleistungen (ggf. mit Aufpreis) sein.

Sofern es zur Unterstützung von Ordnung und Sicherheit bei der Durchführung des ÖPNV notwendig ist, kann die Ausrüstung einzelner Fahrzeuge mit Videoüberwachung vorgesehen werden. Diese Maßnahme hat sich als eine Möglichkeit des Schutzes sowohl der Fahrgäste vor Übergriffen als auch der Fahrzeuge vor Vandalismus bewährt. Die Belange des Datenschutzes sind dabei zu gewährleisten.

## 4.11 Organisation des ÖPNV

### 4.11.1 Organisationsstruktur

Die im Jahr 2007 bestehende ÖPNV-Organisationsstruktur in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz ist, sofern sich nicht wesentliche Rahmenbedingungen ändern, in ihren Grundzügen beizubehalten. Mit dieser Struktur ist eine eindeutige Trennung von politischer und betrieblicher Verantwortung gewährleistet. Über den Nahverkehrsplan sichern die Aufgabenträger Stadt Gera und Landkreis Greiz ihre unmittelbare fachliche Einflussnahme auf die Entwicklung des ÖPNV im Planungsraum.

Sofern der rechtliche Rahmen es ermöglicht, bekennen sich beide Aufgabenträger dazu, die künftige Vergabe der Liniengenehmigungen als Dienstleistungsauftrag in Direktvergabe an die internen Betreiber im Landkreis Greiz (Mitglieder der Verkehrsgemeinschaft) und in der Stadt Gera umzusetzen. Hierzu werden die Aufgabenträger mit Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung und deren Umsetzung im nationalen Recht prüfen, inwieweit die derzeitigen Organisationsstrukturen die Direktvergabeoptionen erfüllen bzw. ob Veränderungs- oder Anpassungsbedarf besteht.

### 4.11.2 Kooperation der Aufgabenträger und Unternehmen

Als Voraussetzung für eine wirtschaftliche und an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientierte Gestaltung des ÖPNV im Planungsraum Stadt Gera/LK Greiz führen die beiden Aufgabenträger ihre kooperative Zusammenarbeit fort. Vorrangige Ziele dieser Kooperation sind:

- a) Bereitstellung abgestimmter, koordinierter Angebote an den Schnittpunkten der Verkehrsträger des StPNV im Planungsraum
- b) Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems, dass für die Benutzung aller Linien im Landkreis Greiz und in der Stadt Gera gleichermaßen gilt
- c) Koordinierung bei Fahrgastinformation/Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- d) Erarbeitung eines Konzeptes über die Einführung alternativer Bedienungsformen.

In gleicher Weise ist die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz im Rahmen der bestehenden Verkehrsgemeinschaft und deren Zusammenwirken mit dem GVB zu vertiefen. Hier gilt es insbesondere, Kooperationen zur Erhöhung der Effektivität bei der Leistungserbringung weiterzuentwickeln.

Um die in Abschnitt 4.3.2 aufgezeigten Kooperationen zwischen dem Stadtverkehr Gera und dem Regionalverkehr des Landkreises Greiz umzusetzen, ist eine **gemeinsame Arbeitsgruppe** aus den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen zu bilden. Als Schwerpunkte ihrer Tätigkeit ergeben sich:

- Ermittlung der in den einzelnen Kooperationsräumen konkret möglichen Leistungsteilungen zwischen Stadtverkehr und einströmenden Regionalverkehr

- Erarbeitung entsprechender optimierter, vertakteter Fahrpläne unter Beachtung der Erfordernisse aus der Wagenlaufplanung und sonstiger Randbedingungen
- Sicherung der Gleichbehandlung der an der Kooperation beteiligten Verkehrsunternehmen.

Notwendige Fortschreibungen des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes werden durch die Arbeitsgruppe begleitet. Eventuelle inhaltliche Anpassungen, die nicht zwangsläufig zu Beschlussänderungen führen, werden in der Arbeitsgruppe beschlossen.

Die wesentlichen Effekte aus der Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum Stadt Gera/Landkreis Greiz insgesamt lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Optimierung des Leistungsangebotes in gemeinsam von Stadt- und Regionalverkehr bedienten Räumen
- Abbau paralleler Verkehrsangebote
- Erhöhung der Angebotsqualität für den Fahrgast (durchgängig vertaktetes, attraktives Fahrtenangebot)
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung durch sich ergebende Einsparungs- und Rationalisierungseffekte.

Eine erste überschlägige Abschätzung lässt Leistungseinsparungen bei Umsetzung der Kooperation in den definierten 9 Räumen gemäß Anlage 7-1 in Höhe von 80.000 Fpl-km pro Jahr als möglich erscheinen (Basis Fahrplan 2006/07).

Darüber hinaus werden fortgesetzt:

- die aktive Mitwirkung des Landkreises Greiz an der Gestaltung des Sondertariffsystems „EgroNet“<sup>5</sup>.
- die Mitarbeit des GVB in der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH.

### 4.11.3 Qualitätsmanagement

Die ÖPNV-Leistungen in der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes soll dieses Qualitätsniveau als Basis beibehalten und darauf aufbauend stetig weiterentwickelt werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV anzubieten.

Die in diesem NVP definierten Standards bilden die Grundlage für die Durchführung des ÖPNV im Planungsraum. Davon ausgehend sind durch die Aufgabenträger bei

---

<sup>5</sup> EgroNet: Grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem in der Vierländerregion der Freistaaten Bayern, Thüringen und Sachsen sowie des Bezirks Karlovy Vary (Karlsbad) in der tschechischen Republik. Dem EgroNet-Kooperationsverbund gehören 18 Landkreise und kreisfreie Städte an. Mit nur einem einzigen Fahrschein ist es möglich, im gesamten EgroNet-Nahverkehrsraum einen Tag alle Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (Straßenbahnen, Busse und Züge) zu nutzen und Fahrräder kostenlos mitzunehmen.

künftigen Leistungsausschreibungen die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und erschöpfend in einem Forderungskatalog zusammenzufassen (Qualitätsbeschreibung). Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten müssen dabei entsprechend berücksichtigt werden. Der detaillierten Qualitätsbeschreibung kommt eine elementare Bedeutung zu, da sie unmittelbar die Attraktivität der künftigen ÖPNV-Leistungen bestimmt und die Vergleichbarkeit der Angebote sicherstellt.

Die Hauptbereiche für die Festlegung von Qualitätsstandards sind:<sup>6</sup>

- a) Zugänglichkeit zum ÖPNV (Zugangs-/Schnittstellen, Fahrausweiserwerb)
- b) Information (Reisendeninformation inkl. Störfallmanagement)
- c) Zeit (Reisezeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung)
- d) Komfort (Fahrzeug-/Haltestellengestaltung, Fahrkomfort, Sauberkeit)
- e) Fahrgastbetreuung (Serviceumfang, Schnittstellen zum Kunden, Servicepersonal)
- f) Sicherheit (Unfallsicherheit, Sicherheit vor Kriminalität)
- g) Umweltbeeinflussung (Emissionen, Ressourcenverbrauch).

Bei zukünftigen Leistungsausschreibungen werden die Aufgabenträger gemeinsam Instrumentarien zur Kontrolle der Erfüllung der Qualitätsstandards erarbeiten und umsetzen.

#### 4.11.4 Linienbündelung

Bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für den Stadt- und Regionalverkehr ist sicherzustellen, dass die in § 8 PBefG gestellten Forderungen nach Integration der Nahverkehrsbedienung und wirtschaftlicher Gestaltung des Verkehrs (Deckung der Kosten durch die Erträge) erfüllt werden. Eine Maßnahme hierzu ist nach § 9 (2) PBefG die Bildung von Linienbündeln, bei der die Genehmigung für mehrere Linien gemeinsam erteilt wird. Ein Linienbündel umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine betriebliche Optimierung ermöglichen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden können. Damit wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang im Rahmen von Bekanntmachungen/Ausschreibungen/Genehmigungswettbewerben verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken erreicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb eines Linienbündels gewährleistet sein.

---

<sup>6</sup> vgl. hierzu auch: Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gemäß § 13a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - Empfehlungen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, des Deutschen Industrie- und Handelstages, der Gewerkschaft ÖTV, des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmer e.V. und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.; VDVG, 2000

Die gebündelte Erteilung von Genehmigungen sichert also die Umsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung und eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs mit im Ergebnis möglichst geringen Belastungen des öffentlichen Haushaltes. Für die Fahrgäste sollen sich daraus keine negativen Auswirkungen ergeben (z.B. keine Zunahme des Umsteigezwanges).

Bei einer künftigen Linienbündelung ist wie folgt vorzugehen:

### **Stadtverkehr Gera**

Für die Straßenbahnlinien wird auf Grund der Größe und räumlichen Struktur des Netzes sowie der sehr langen Genehmigungslaufzeiten die Zusammenfassung zu einem Linienbündel vorgesehen.

Beim Stadtbusliniennetz, bei dem die Zubringerfunktion zur Straßenbahn und die komplexe Erschließung des nicht von der Straßenbahn bedienten Stadtgebietes im Vordergrund stehen, ist angesichts der engen verkehrlichen Verflechtungen die Zusammenfassung aller Einzellinien zu einem Linienbündel anzustreben.

Die Bildung nur eines Linienbündels im Stadtbusliniennetz berücksichtigt die hier bestehenden verkehrlichen und wirtschaftlichen sowie raum- und siedlungsstrukturellen Zusammenhänge. Sie sichert, dass das Busliniennetz aus einem Guss mit optimalen Verknüpfungen der Linien untereinander und zur Straßenbahn gestaltet werden kann.

### **Regionalverkehr Landkreis Greiz**

Unter Beachtung der definierten Teilräume, funktionaler Zusammenhänge und der Bedeutung der Linien wird die Bildung folgender Linienbündel vorgeschlagen:

- Linienbündel 1: Teilraum TR 1  
(Linien 203, 204, 205, 222; ca. 410.000 Fplkm)
- Linienbündel 2: Teilraum TR 2  
(Linien 200, 202, 225, 233; ca. 390.000 Fplkm)
- Linienbündel 3: Teilraum TR 4  
(Linien 208, 211, 353; ca. 460.000 Fplkm)
- Linienbündel 4: Teilraum TR 5  
(Linien 212, 213, 223, 236, H-003, HT-9; ca. 400.000 Fplkm)
- Linienbündel 5: Teilraum TR 3  
(Linien 28, 214, 216, 220, 221, 226, 227; ca. 460.000 Fplkm)
- Linienbündel 6: Teilraum TR 6  
(Linien 218, 219, H-011 bis H-016; ca. 410.000 Fplkm)
- Linienbündel 7: Teilraum TR 7  
(Linien 2, 14, 18, 19, 23, 27, H-001; ca. 390.000 Fplkm)

- Linienbündel 8: Teilraum TR 8  
(Linien 25, 34, 40, 45; ca. 390.000 Fplkm)
- Linienbündel 9: Teilraum TR 9  
(Linien 24, 32, 35, 36, 30 (SV Zeulenroda); ca. 330.000 Fplkm)
- Linienbündel 10: Stadtverkehr Greiz (ca. 590.000 Fplkm)

Die Größe der Linienbündel sichert, dass sich auch kleinere Verkehrsunternehmen an der Leistungserbringung beteiligen können. Darüber hinaus ist die Zusammenfassung einzelner Linienbündel zu größeren Einheiten jederzeit möglich.

Damit die Linienbündelung genehmigungsrechtlich wirksam werden kann, sind die Laufzeiten der Linienkonzessionen innerhalb der einzelnen Bündel einer Harmonisierung zu unterziehen.

# 5 Finanzierung

---

## 5.1 Finanzierungsgrundsätze

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Nach § 8 (4) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen. An gleicher Stelle werden Verkehrsleistungen als eigenwirtschaftlich definiert, deren Aufwand gedeckt wird durch

- Beförderungserlöse
- Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie
- sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.

Das Land Thüringen gewährt auf der Basis des § 8 Abs. 2 - 4 ThürÖPNVG /1/ den Aufgabenträgern und Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltes zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung sowie Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen und zur Förderung von Verkehrskooperationen, die zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote beitragen sollen. Die Höhe des Anteils der auf die einzelnen Aufgabenträger entfallenden Mittel ist in entsprechenden Förderrichtlinien geregelt.

Die Aufgabenträger Stadt Gera (über die Stadtwerke Gera AG) und Landkreis Greiz unterstützen auch künftig die mit eigenwirtschaftlichen Linienkonzessionen im Planungsraum tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und damit der Sicherung einer qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung durch Bereitstellung von Finanzhilfen zum Ausgleich verbleibender Fehlbeträge.

Finanzierungsrelevante Verträge und Verpflichtungen zwischen öffentlicher Hand und Konzessionsinhabern müssen den vom Europäischen Gerichtshof 2003 aufgestellten vier Kriterien entsprechen:

- 1) Das Unternehmen muss tatsächlich mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sein.
- 2) Die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen.
- 3) Der Ausgleich darf nicht über die Kosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen inklusive eines angemessenen Gewinns abzüglich der erzielten Einnahmen hinausgehen.

- 4) Anzusetzen sind die Kosten nur in der Höhe, wie sie in einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen entstehen würden.

Mit Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung und deren Umsetzung in das nationale Recht werden die Aufgabenträger prüfen, ob die derzeitigen Finanzierungsregeln den dann geltenden Rechtsbedingungen entsprechen oder ob im Hinblick auf den neuen Rechtsrahmen Veränderungs- bzw. Anpassungsbedarf besteht.

Über diese Unterstützung hinaus können öffentliche Mittel notwendig werden für die Finanzierung verkehrsverbundbedingter Aufwendungen (Ausgleich Kosten Gemeinschaftstarifeinführung).

## 5.2 Förderung Investitionen

Die nach dem gegenwärtigen Stand für den ÖPNV im Planungsraum vorgesehenen Investitionen sind in Anlage 8-1 und Anlage 8-2 dargestellt. Sie basieren auf den Angaben der Städte und Gemeinden und der Verkehrsunternehmen. Es erfolgt eine Aufschlüsselung nach Jahresscheiben und Vorhaben.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist vor allem vom Umfang der durch das Land Thüringen bereitgestellten Fördermittel abhängig.

Sofern weitere, hier noch nicht berücksichtigte Investitionen notwendig werden und dafür Möglichkeiten der Förderung bestehen, sind in der jährlichen Fortschreibung des Investitionsplanes entsprechende Ergänzungen bzw. Präzisierungen vorzunehmen.

Im Einzelnen ergibt sich:

### Stadt Gera

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit innerhalb des Planungszeitraumes sind:

- die Weiterführung der Baumaßnahmen zur Grunderneuerung und zum Ausbau des vorhandenen Straßenbahnnetzes
- die Neubeschaffung von Niederflur-Straßenbahnen und die Fortsetzung des Bus-Erneuerungsprogramms
- der Ausbau von Verknüpfungsstellen und die Aufwertung sonstiger Haltestellen, insbesondere im ländlichen Raum
- Maßnahmen zum Abbau von Behinderungen und zur Beschleunigung des ÖPNV
- die Umsetzung der Straßenbahnverlängerung nach Langenberg (beginnend ab 2009).

## Landkreis Greiz

Die geplanten Investitionen betreffen insbesondere:

- den weiteren Ausbau von Haltestellen
- die Anschaffung neuer Linienbusse (Niederflurtechnik, Erdgasantrieb)
- den weiteren Ausbau eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems bei der PRG / RVG.

Ein wichtiges Vorhaben ist die Umgestaltung des Unteren Bahnhofes Zeulenroda, verbunden mit dem Bau eines Verknüpfungspunktes Bahn - Bus.

Sofern für einzelne Vorhaben im geplanten Jahr keine Förderung erfolgt, werden die Vorhaben in die Folgejahre übernommen.

Zu folgenden Vorhaben liegen noch keine Angaben zum Jahr der Realisierung bzw. zu den Kosten vor:

- Schaffung eines Verknüpfungspunktes Bahn - Bus am Bahnhof Berga
- Verbesserung der Verknüpfung Bahn - Bus am Bahnhof Wünschendorf im Rahmen des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes.

Ein weiteres, im Planungszeitraum zu realisierendes Vorhaben betrifft den Ausbau des Bahnhofes Weida zum Verknüpfungspunkt Bus - Bahn (u.a. Herstellung Bus-Bahnsteige, Verbesserung Zufahrt). Auf Basis bereits existierender Planungen sind hier weiterführende Abstimmungen zwischen Land, Landkreis und Stadt notwendig.

## Investitionen in Verbindung mit Einführung des Gemeinschaftstarifs

Mit der Einführung des Gemeinschaftstarifs Stadt Gera/Landkreis Greiz sind investive förderfähige Maßnahmen zur Ertüchtigung der vorhandenen Vertriebssysteme der beteiligten Verkehrsunternehmen notwendig, um die kundenfreundliche Abbildung und Verarbeitung des neuen Gemeinschaftstarifs sicherzustellen.

Diese im Einzelnen noch zu präzisierenden Maßnahmen auf Basis der Ist-Zustandsanalyse der Vertriebssysteme und der in Bearbeitung befindlichen Tarifkonzeption zum Gemeinschaftstarif stellen auf folgende Lösungen ab:

- Software-Anpassungen bei vorhandenen Vertriebssystemen mit bereits vorhandenen Lösungen für einen dialoggeführten Quell-Ziel- oder produktbezogenen Fahrausweiserwerb
- Software- und Hardware-Anpassungen bzw. -Ersatz für Vertriebssysteme, die nicht für einen dialoggeführten Quell-Ziel- oder produktbezogenen Fahrausweiserwerb aufgerüstet werden können
- Beschaffung einer Tarifdatenbanklösung zur Nutzung für alle Verkehrsunternehmen zur Implementation des Gemeinschaftstarifs
- Software- und Hardware-Anpassungen bzw. -Ersatz für Abrechnungs- und Informationssysteme
- Umstellung aller Vertriebssysteme auf den Gemeinschaftstarif

- Implementation des Gemeinschaftstarifs in die zentrale Tarifdatenbank der DB AG.

Die Mengen- und Kostengerüste werden Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Die Gesamtsummen der bisher geplanten Investitionen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

	Investitionen pro Jahr in Euro				
	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Stadt Gera</b>					
Fördermittel	9.239.500	7.536.500	8.451.800	8.034.800	noch in
Eigenmittel	3.874.500	3.722.500	3.897.200	3.149.200	Planung
Gesamtbetrag	13.114.000	11.259.000	12.349.000	11.184.000	
<b>Landkreis Greiz</b>					
Fördermittel	1.115.525	485.750	533.600	376.500	521.250
Eigenmittel	1.584.125	1.211.250	1.386.900	1.129.500	1.382.750
Gesamtbetrag	2.699.650	1.697.000	1.920.500	1.506.000	1.904.000

Tabelle 5-1: Geplanter Investitionsumfang in den ÖPNV im Planungsraum

## 5.3 Finanzierung Verkehrsdurchführung

### 5.3.1 Entwicklung der Betriebskosten

#### Allgemeine Rahmenbedingungen und Tendenzen

Bezüglich Kenngrößen, die Einfluss auf die Entwicklung der Betriebskosten im ÖPNV haben, wird von folgenden allgemeinen Tendenzen ausgegangen:

- Durch weitere betriebsinterne Rationalisierungen können die Kosten noch in begrenztem Umfang gesenkt werden.
- Das Wachstum der Energiepreise wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen.
- Die allgemeine jährliche Teuerungsrate sollte sich im Durchschnitt der Jahre 2005 und 2006 bewegen (ca. +1,8 %/a); Tendenzen für ein deutliches Absinken der Teuerungsrate sind gegenwärtig nicht erkennbar.
- Die jährlichen Lohnabschlüsse wirken kostensteigernd; allerdings sollte hier von einem weiterhin moderaten Niveau ausgegangen werden. Zu beachten ist, dass neues Personal seine Tätigkeit häufig zu kostengünstigeren Konditionen aufnimmt.

- Die Lohnnebenkosten werden nicht in entscheidendem Maße sinken.
- Die Verstärkung von Wettbewerbselementen bei den Unternehmen wirkt kostendämpfend.
- Der Ersatz angebotener Fahrplanleistungen durch bedarfsorientierte Bedienweisen wirkt deutlich kostendämpfend.

Die absolute Betriebskostenentwicklung wird vorrangig von der angebotenen Fahrplanleistung bestimmt. Im Einzelnen wird folgende Abschätzung getroffen:

### **Stadt Gera:**

Es wird davon ausgegangen, dass das Fahrplanangebot, das sich mit der Umstrukturierung des Liniennetzes im November 2006 ergibt (ohne Beachtung von Leistungserweiterungen während der BUGA im Jahr 2007), in den kommenden Jahren im Wesentlichen fortgeführt wird. Geringfügige Rückgänge bei der Fahrplankilometerleistung, insbesondere durch weitere Fahrplanoptimierungen und Realisierung der Kooperationen mit dem Regionalverkehr, aber auch im Ergebnis der prognostizierten Bevölkerungsabnahme, sind dabei möglich. Nicht berücksichtigt sind Leistungsveränderungen, die mit der Realisierung der Straßenbahnverlängerung nach Langenberg eintreten werden.

Ziel ist, durch weitere Optimierung der Betriebsabwicklung und Fortführung der innerbetrieblichen Rationalisierung die Kosten im Wesentlichen stabil zu halten.

### **Landkreis Greiz:**

Aufgrund der Verlängerung von Anfahrtswegen wird trotz rückläufiger Schülerzahlen die Fahrplankilometerleistung in den nächsten Jahren weitestgehend konstant gehalten werden. Die Umsetzung von ersten Modellvorhaben zu alternativen, nachfrageorientierten Bedienformen als Ersatz des Linienbetriebes in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage lässt zunächst nur geringfügige Leistungsreduzierungen erwarten.

Auf Grund der allgemeinen Kostenentwicklungen und weitestgehend ausgeschöpfter Rationalisierungspotenziale werden die Kosten bei der Abwicklung des Regionalbusverkehrs insgesamt einer leichten Steigerung unterliegen.

## **5.3.2 Entwicklung der Einnahmen**

### **Allgemeine Rahmenbedingungen und Tendenzen**

Hinsichtlich der Entwicklung der Erlöse im ÖPNV sind folgende allgemeine Feststellungen zu treffen:

- Der zu erwartende Bevölkerungsrückgang wird sich auch in der ÖPNV-Nachfrage und damit in der Erlössituation negativ niederschlagen. Bei einer Verminderung der ÖPNV-Leistung wird dieser Fahrgastrückgang möglicherweise noch verstärkt. Andererseits kann er jedoch durch Maßnahmen im Bereich Marketing und Servi-

ceorientierung abgeschwächt werden. Hierzu gehören insbesondere die weitere Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes und der Abbau von Nutzungshemmschwellen.

- In der Schülerbeförderung wird sich der Rückgang der Fahrgastzahlen weiter fortsetzen, allerdings mit abnehmender Tendenz; zum Ende des Planungszeitraumes ist eine weitestgehende Stabilisierung zu erwarten.
- Zur Verbesserung der Fahrgeldeinnahmesituation sind regelmäßige Fahrpreisanhebungen erforderlich.
- Infolge politischer Entscheidungen ist eine Verminderung der gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und der Landeszuweisung nach ÖPNV-Gesetz nicht auszuschließen.

### **Stadt Gera:**

Es wird davon ausgegangen, durch weitere Attraktivitätsverbesserungen im ÖPNV in Umsetzung der im Nahverkehrsplan genannten Maßnahmen die Fahrgastzahlen unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung zu stabilisieren. Innerhalb des Planungszeitraumes 2008-2012 sollte in Verbindung mit Tarifierhebungen eine leichte Zunahme der Umsatzerlöse erreichbar sein.

### **Landkreis Greiz:**

Entsprechend des sich fortsetzenden Rückgangs bei den Fahrschülerzahlen und den Einwohnern insgesamt ist mit einem weiteren Sinken der Nachfrage zu rechnen. Da dies mit moderaten Tarifierhebungen nicht auszugleichen ist, wird es damit auch zu leicht rückläufigen Einnahmen kommen.

Unberücksichtigt bleibt, dass die Einführung des Gemeinsamen Tarifs die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste erwarten lässt. Außerdem wird der neue Tarif in Abhängigkeit von seiner Struktur und seiner Einführungshöhe generell die Einnahmesituation beeinflussen; konkrete Aussagen hierzu sind jedoch gegenwärtig noch nicht möglich.

Insgesamt ergibt sich, dass ein ausreichendes, flächendeckendes und weitestgehend attraktives ÖPNV-Angebot, dessen Realisierung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse ist, allein durch Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen und sonstigen betrieblichen Erlösen nicht finanzierbar ist. Die konkrete Höhe der bei der Abwicklung der Verkehrsleistungen entstehenden Betriebskostenunterdeckungen hängt davon ab, wie die Abschätzungen zur Entwicklung der Aufwendungen und Erlöse tatsächlich eintreten.

### 5.3.3 Finanzierungsbeteiligung der Aufgabenträger

Unter Ansatz der vorstehend getroffenen Abschätzungen zur möglichen Entwicklung der Kosten und Erlöse ergibt sich eine Betriebskostenunterdeckung bei der Durchführung des ÖPNV im Planungsraum Stadt Gera und Landkreis Greiz.

Zur Unterstützung der im Planungsraum mit eigenwirtschaftlichen Linien konzessionierten Verkehrsunternehmen sind die nachfolgend dargestellten Mittel vorgesehen (Stand Juli 2007).

Hinsichtlich der Finanzhilfen des Landes ist darauf hinzuweisen, dass die Werte für 2008/2009 vorläufige Planwerte sind. Die Werte für 2010 ff sind Annahmen; konkrete Zahlen ergeben sich erst im Laufe der Haushaltsaufstellung im Jahr 2009. Bei der Aufteilung der Finanzhilfen auf die Betriebszweige ist ab 2008 zu berücksichtigen, dass in Erfurt, Gera und Jena neue Straßenbahnabschnitte realisiert werden, wodurch es zu einer Reduzierung von Stadtbusverkehren kommt. Auch beim Regionalbusverkehr geht das Land bei der Finanzplanung 2008/2009 weiterhin von einem leichten Rückgang der Regionalbusverkehre auf Grund der demografischen Entwicklung aus.

#### Finanzierungsprognose Stadt Gera

(Stand Juli 2007)	Mittel für den ÖPNV in Tsd. EUR				
	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Stadt Gera</b>					
Vorausschätzung der Finanzhilfen des Landes	2.700	2.600	2.600	2.600	
Ausgleich Stadtwerke Gera	3.800	3.600	3.400	3.000	
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>6.500</b>	<b>6.200</b>	<b>6.000</b>	<b>5.600</b>	

Tabelle 5-2: Zur Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Gera geplante Mittel

#### Finanzierungsprognose Landkreis Greiz

(Stand Juli 2007)	Mittel für den ÖPNV in Tsd. EUR				
	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Landkreis Greiz</b>					
Vorausschätzung der Finanzhilfen des Landes	680	680	680	680	680
Finanzhilfen Landkreis Greiz	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
<b>Gesamtbetrag</b>	<b>1.680</b>	<b>1.680</b>	<b>1.680</b>	<b>1.680</b>	<b>1.680</b>

Tabelle 5-3: Zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Greiz geplante Mittel

Bei den Finanzierungsprognosen sind noch nicht berücksichtigt:

- die sich mit der Einführung eines Gemeinsamen Tarifs Stadt Gera/LK Greiz ergebenden Veränderungen bei der Nachfrage und den Erlösen, da gegenwärtig noch keine Angaben zur Tarifstruktur und zum Einführungstermin bekannt sind,

sowie

- die bei Umsetzung der Kooperationen zwischen Regional- und Stadtverkehr in Gera sich ergebenden Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage beim GVB
- die Auswirkungen der Neuorganisierung des Regionalbusverkehrs im Abschnitt Weida - Gera nach Ausbau der B 92
- die sich im Zusammenhang mit Realisierung der Straßenbahnverlängerung nach Langenberg ggf. ergebenden Anpassungen beim Regionalbus durch Verknüpfung mit der Straßenbahn,

da diese insbesondere vom Abschluss der entsprechenden baulichen Maßnahmen und von der Einführung eines Gemeinsamen Tarifs abhängen. Sobald konkrete Angaben hierzu vorliegen, werden diese in die jährlich anzupassende Finanzierungsplanung eingearbeitet.

In den Finanzierungsbetrachtungen außerdem nicht berücksichtigt werden sich im Zusammenhang mit der BUGA 2007 ergebende Erhöhungen bei den Fahrplanleistungen, beförderten Personen und damit Kosten und Erlösen in 2007.

Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen konsequent fortgesetzt werden, die zu einer Senkung des Defizits und damit des Zuschussbedarfs führen. Das sind zunächst weitere Verbesserungen der Effektivität des ÖPNV mit dem Ziel der Kostensenkung. Hierzu gehören u.a. Optimierung der Fahr- und Wagenlaufpläne, Anwendung flexibler Bedienformen, Erweiterung von Subunternehmerleistungen bei Aufrechterhaltung der ÖPNV-Qualität, konsequente Vermeidung von Parallelverkehren auf Straße und Schiene. Kosteneinsparungseffekte sind nur erreichbar, wenn Kapazitäten in den Unternehmen tatsächlich freigelegt werden (darunter ist jeweils ein Fahrzeug mit zugehörigem Fahrer zu verstehen). Da den möglichen Quellen weiterer Rationalisierungen in den Verkehrsunternehmen trotz wachsenden Wettbewerbs, wie bereits erwähnt, Grenzen gesetzt sind, muss es darüber hinaus vor allem gelingen, durch Erhöhung der Qualität und Attraktivität des ÖPNV (u.a. Anschlusssicherung, Angebotsvertaktung, Service, Minimierung Zugangshemmschwellen) in Verbindung mit Verbesserungen in Marketing und Öffentlichkeitsarbeit Fahrgastzuwächse und damit höhere Erlöse zu erreichen. Zu beachten ist dabei, dass auch Attraktivitätssteigerungen häufig mit zusätzlichen Kosten verbunden sind (z.B. Modernisierung Haltestellen und Fahrzeuge).

# 6 Verzeichnisse

---

## 6.1 Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
EW	Einwohner
GVB	Geraer Verkehrsbetrieb GmbH
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IRE	InterregioExpress
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
LSA	Lichtsignalanlage
MF	Montag bis Freitag
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PRG	Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RV	Regionalverkehr
RVG	Regionalverkehr Gera/Land GmbH
SF	sonn- und feiertags
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
SV	Stadtverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit

VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZHS	Zentralhaltestelle
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## 6.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Gera und im LK Greiz .....	12
Abbildung 2-2:	Anteile der Altersgruppen an der Gesamteinwohnerzahl.....	12
Abbildung 2-3:	Entwicklung der Schülerzahlen in der Stadt Gera.....	18
Abbildung 2-4:	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Greiz.....	19
Abbildung 2-5:	Entwicklung der Zugkilometer auf dem Gebiet der Stadt Gera und des Landkreises Greiz .....	27
Abbildung 2-6:	Linienleistung im Stadtverkehr Gera.....	32
Abbildung 2-7:	Entwicklung der Linienleistung.....	35
Abbildung 2-8:	Entwicklung der Beförderungsleistungen im Stadtverkehr Gera .....	38
Abbildung 2-9:	Entwicklung der Beförderungsleistungen im Landkreis Greiz .....	39
Abbildung 3-1:	Einwohnerprognose Stadt Gera und Landkreis Greiz .....	66
Abbildung 3-2:	Einwohnerprognose nach Altersgruppen.....	67

## 6.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Gewerbegebiete in der Stadt Gera.....	14
Tabelle 2-2:	Gewerbegebiete im Landkreis Greiz.....	16
Tabelle 2-3:	Beschäftigungsstruktur in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz.....	17
Tabelle 2-4:	Entwicklung der Beherbergungen in den beiden Regionen.....	21
Tabelle 2-5:	Entwicklung Pkw-Bestand in der Stadt Gera und im LK Greiz .....	24
Tabelle 2-6:	SPNV - Strecken in der Stadt Gera und Landkreis Greiz .....	25
Tabelle 2-7:	Bahnhöfe und Zugangsstellen in Gera und im Landkreis Greiz...	26

Tabelle 2-8:	Fahrzeugfolgezeiten und Fahrtenzahl im SPNV.....	27
Tabelle 2-9:	Taktfolge und Betriebszeiten im Straßenbahnverkehr.....	29
Tabelle 2-10:	Taktfolge und Betriebszeiten im Stadtbusverkehr Gera.....	31
Tabelle 2-11:	Entwicklung der Fahrtenzahl im Landkreis Greiz.....	34
Tabelle 2-12:	Mittlere tägliche Linienbelastung im Stadtverkehr Gera.....	37
Tabelle 2-13:	Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen im Planungsraum.....	40
Tabelle 2-14:	Fahrzeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten im SPNV auf ausgewählten Relationen.....	46
Tabelle 2-15:	Ankünfte/Abfahrten des SPNV am Knoten Gera Hauptbahnhof.....	49
Tabelle 3-1:	Prognose zur Entwicklung der Schülerzahlen in der Stadt Gera	68
Tabelle 3-2:	Prognose zur Entwicklung der Schülerzahlen im LK Greiz.....	69
Tabelle 4-1:	Gliederung des Liniennetzes.....	72
Tabelle 4-2:	Empfehlung für Haltestelleneinzugsbereiche.....	74
Tabelle 4-3:	SPNV-Liniennetz im Planungsraum.....	75
Tabelle 4-4:	Definition der Verkehrszeiten im Stadtverkehr Gera.....	77
Tabelle 4-5:	Mindestbedienungshäufigkeit bei der Straßenbahn.....	78
Tabelle 4-6:	Mindestfahrtenzahl bei der Stadtbuserschließung.....	79
Tabelle 4-7:	Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im LK Greiz.....	92
Tabelle 4-8:	Mindestbedienung im Teilraum TR 1.....	94
Tabelle 4-9:	Mindestbedienung im Teilraum TR 2.....	96
Tabelle 4-10:	Mindestbedienung im Teilraum TR 3.....	97
Tabelle 4-11:	Mindestbedienung im Teilraum TR 4.....	98
Tabelle 4-12:	Mindestbedienung im Teilraum TR 5.....	100
Tabelle 4-13:	Mindestbedienung im Teilraum TR 6.....	101
Tabelle 4-14:	Mindestbedienung im Teilraum TR 7.....	102
Tabelle 4-15:	Mindestbedienung im Teilraum TR 8.....	104
Tabelle 4-16:	Mindestbedienung im Teilraum TR 9.....	105
Tabelle 4-17:	Definition der Verkehrszeiten im Stadtverkehr Greiz.....	106
Tabelle 4-18:	Mindestbedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Greiz.....	107
Tabelle 4-19:	Vorrangige Produkte bei alternativen Bedienungsformen.....	108
Tabelle 4-20:	Verknüpfungsstellen im Liniennetz des GVB.....	111
Tabelle 4-21:	Verknüpfung Regionalbus mit SPNV.....	112
Tabelle 4-22:	Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs.....	117

Tabelle 4-23:	Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequentierung .....	118
Tabelle 5-1:	Geplanter Investitionsumfang in den ÖPNV im Planungsraum ...	141
Tabelle 5-2:	Zur Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Gera geplante Mittel ..	144
Tabelle 5-3:	Zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Greiz geplante Mittel.....	144

## 6.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Thür-ÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 2005 (GVBl. S. 276)
- /2/ Nahverkehrsplan 2002 - 2006 der Stadt Gera. Stadt Gera, Mai 2001
- /3/ Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2002 - 2006 für das Jahr 2007. Entwurf. Stadt Gera, August 2006
- /4/ Nahverkehrsplan des Landkreises Greiz 2002 bis 2006. Landratsamt Greiz, Februar 2002
- /5/ Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Greiz für das Jahr 2007. Diskussionsgrundlage. Landratsamt Greiz, Oktober 2006
- /6/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.03.1961 i.d.F. der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 292 d. V. v. 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407)
- /7/ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 13 d. G v. 29.6.2006 (BGBl. I S. 1402)
- /8/ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.01.1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 282 d. V. v. 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407)
- /9/ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467,

- 1468), zuletzt geändert durch Art. 262 d. V. v. 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407)
- /10/ Landesentwicklungsplan 2004 des Freistaates Thüringen; Anlage zur Verordnung vom 06.10.2004 (GVBl. S. 754)
- /11/ Regionaler Raumordnungsplan Ostthüringen vom 20.04.1999
- /12/ Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen. 1. Fortschreibung (2003). Freistaat Thüringen, Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur
- /13/ Entwicklung der Bevölkerung Thüringens bis 2020 nach Kreisen - Bevölkerungsvorausberechnung. Thüringer Landesamt für Statistik, Oktober 2004
- /14/ Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen. Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr; Erfurt, Juni 2007
- /15/ Verkehr in schrumpfenden Städten. Abschlussbericht. IVAS Dresden, November 2006

### **Weiterführende Quellen**

Fahrplan 2006/2007 für den Stadtverkehr Gera

Fahrplan 2006/2007 für den Landkreis Greiz und Umgebung

Internetauftritt der Stadt Gera, [www.gera.de](http://www.gera.de)

Internetauftritt des Landkreises Greiz, [www.landkreis-greiz.de](http://www.landkreis-greiz.de)

Internetauftritt der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH, [www.gvbgera.de](http://www.gvbgera.de)

Internetauftritt der PRG, [www.prg-greiz.de](http://www.prg-greiz.de)

Internetauftritt der RVG, [www.rvg-gera.de](http://www.rvg-gera.de)

## 6.5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Raumstruktur und Entwicklungsachsen
Anlage 2-1	Einwohnerverteilung nach Stadtteilen in Gera
Anlage 2-2	Einwohnerverteilung im Landkreis Greiz
Anlage 3-1	Wichtige Verkehrserzeuger in der Stadt Gera
Anlage 3-2	Wichtige Verkehrserzeuger im Landkreis Greiz
Anlage 4-1	Schulstandorte in der Stadt Gera
Anlage 4-2	Schulstandorte im Landkreis Greiz
Anlage 4-3	Schuleinzugsbereiche und Fahrschüler im LK Greiz
Anlage 5-1	Liniennetz IST im ÖPNV der Stadt Gera
Anlage 5-2	Liniennetz IST im ÖPNV des Landkreises Greiz
Anlage 5-3	Liniennetz des Stadtverkehrs Greiz
Anlage 5-4	Liniennetz des Stadtverkehrs Zeulenroda
Anlage 5-5	Liniennetz des Stadtverkehrs Weida
Anlage 6-1	Liniendaten zum Stadtverkehr in Gera
Anlage 6-2	Liniendaten zum Regionalverkehr im Landkreis Greiz
Anlage 7-1	Netz- und Bedienkonzept; ÖPNV-Achsen in der Stadt Gera
Anlage 7-2	Netz- und Bedienkonzept; Achsen und Teilräume im Landkreis Greiz
Anlage 7-3	Fahrschülerzahlen nach Schulen und Teilräumen im Landkreis Greiz
Anlage 8-1	Geplante Investitionen für den ÖPNV in der Stadt Gera in den Jahren 2008 bis 2012
Anlage 8-2	Geplante Investitionen für den ÖPNV im Landkreis Greiz in den Jahren 2008 bis 2012

# ANLAGEN